

MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL

1941 JANUÁR 1 (1. SZÁM)





Heinkel 113-as vadász



GRÄF & STIFT

Vezérképviselet: Magánautó Kereskedelmi és Műszaki Kft. Budapest, VI., Andrássy-út 47. Tel. 224-248

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * IV. ÉVFOLYAM 1. SZÁM * BUDAPEST, 1941 JANUÁR 1

VARGA JÓZSEF IPARÜGYI MINISZTER ANKÉTOT HÍV EGYBE AZ ÖNÁLLÓ MAGYAR REPÜLŐIPAR MEGTEREMTÉSÉRE



„Nem hiszem, hogy akadna tényező, aki ne látná be, hogy repülőgépből manapság már tömeg kell" — „Külföldről behozott repülőgépekért főleg a munkát fizetjük meg, amelyet idehaza is el tudunk végezni"

Az önálló magyar repülőgépipar megteremtését sürgeti a magyar repülés minden vezető tényezője. Ennek az egyöntetű kívánságnak adott hangot legutóbb a magyar sajtóban a Magyar Szárnyak karácsonyi száma, amelyben a körülmények érdekes találkozása folytán a katonai repülés, a légiforgalom és a sportrepülés vezetői nyilatkozataikban és cikkeikben egyhangúan a magyar tervezésű és gyártású repülőgépek tömegét szorgalmazzák.

Az újesztendő kapujában a magyar repülőgépipar megteremtésének sokáig nem halogatható problémájában a legilletékesebb tényezőhöz: Varga József kereskedelmi miniszterhez fordultunk. Varga miniszter lelkes és odaadó segítője volt eddig is a magyar repülésnek. Ha csak teheti, megjelenik a repülőtereken, elsőnek tekinti meg a magyar repülőgéptervezés és építés ha lassan is, de minden esztendőben jelentkező új eredményeit. A mai megnehezült viszonyok megkívánta erősen felszaporodott tennivalói között is lekötelező szívességgel fogadta a magyar repülés lapjának érdeklődését. Szeretettel és szívesen beszél a neki is rokonszenves problémáról és a Magyar Szárnyakon keresztül közli a magyar repülés közvéleményével, hogy összefogja az önálló repülőgépgyártás megteremtésén fáradozó erőket.

Varga miniszter átolvasta a Magyar Szárnyak karácsonyi számában a repülőgépgyártást sürgető mondatokat, vitéz nagybányai Horthy István, vitéz Laborczfy Rezső, Ember Sándor dr., vitéz nemes Grosschmid István, Korbuly László és mások írásait.

— Nagyon helyes, — kezdte a beszélgetést — tökéletesen igazuk van. Minden szavukat átérzem és a magam részéről az önálló magyar repülőgépipar megteremtését minden rendelkezésemre álló eszközzel és módon, talán még azt meghaladóan, segítem.

— Kegyelmes uram szerint — mondjuk — mi az oka annak, hogy amikor — például — a gumiabroncsgyártás, vagy a rádiólámpagyártás Magyarországon olyan hirtelen, könnyen és gyorsan felnövekedett, a repülőgépgyártás palántája gyengén fejlődik?

— Egyszerűen az, hogy a repülésnek, mint minden tudományos szaknak a fontosságát tudja és átérzi a magánvállalkozás, de hozzámérten — mondjuk — »földi« szemlélettel gondolkodik. A repülőgépgyártás határozottan kvalitás-ipar, a »földi« szemlélet pedig a kvantitás-iparok iránt tanusít nagyobb érdeklődést. Ahhoz, hogy az önálló magyar repülőgépgyártás megteremtődjék, ennek a szemléletnek át kell alakulnia.

— A magyar repülés tényezői — mondjuk — úgy érzik, hogy ez az átalakulás most van folyamatban.

— Igen, az átalakulás érezhető. A repülés túl van hőskorán és a magyar repülés a nemzeti lét szempontjából egyre nagyobb jelentőségű. Más volt a helyzet a hőskor küzdelmeiben és más ma.

— Igen nagy érdekünk fűződik ahhoz, hogy a fejlődésnek és a terjeszkedésnek útját, a magyar repülésben megsegítsük. Ez a munka ma már könnyebbnek igérkezik, mert azon az időszakon is túl vagyunk, amikor az egyén lelkesedése vitte előre a magyar repülést.

— A repülést gátló, kényszerszabályos időkre gondol, Kegyelmes uram?

— Igen, azokra az időkre, amikor csak az egyes lelkesedők és rendületlenül kitartók bizonyíthatták be, hogy elgondolásban és munkában kifogástalanul tudják szolgálni a magyar tervezők és munkások a magyar repülés ügyét.

Most azt kérdeztük V a r g a minisztertől, hogy miben látja a megteremtendő önálló magyar repülőipar legnagyobb jelentőségét?

— Nem vitás, hogy repülőszempontból »elegendő gépről« sohasem lehet beszélni és hogy a gépek külföldi beszerzése a lehető legdrágább mód gépparkunk megtartására, növelésére. A repülés minden ágazata több gépet kíván. De a legnagyobb jelentőség abban van, hogy a repülőgépgyártás egészen különleges ipar az anyag és a munka szempontjából. A repülőgép nem anyagban érték, hanem — munkában. Aránylag kevés anyag és igen sok munka kell hozzá. Ha tehát behozatalra kényszerülünk, főleg munkáért adunk ki rengeteg pénzt. Munkáért, amelyet idehaza is el tudunk végezni.

Itt érkezünk el a beszélgetés legérdekesebb pontjához, amint kutatjuk: miért idegenkedett a vállalkozási kedv a repülőgépgyártástól, amikor ma már tömeges számú gépre volna szükségünk.

— Azt hiszem, — folytatja V a r g a miniszter — bizonyos kishitűség hatott közre abban, hogy nem volt meg a szükséges bátorság a magánvállalkozás részéről, amely a tömegprodukciót mindig elébe helyezi a kvalitásnak. Egyszerűen: nem hitték, hogy a repülés oda fejlődik, hogy megmarad kvalitásnak és mégis tömeggyártásúvá válik. Főleg úgy kell érteni ezt a közfelfogás szerint, hogy a repülőgépgyártás »nem kifizetődő«, mert alig jelenik meg egy új géptípus, már is elavulttá válik.

— Ezt a szemléletet, Kegyelmes uram, »meglépte« már az élet. A repülés mindennapos dolog, az önálló magyar repülőgépipar életrehívását ilyen természetű akadályok nem késleltethetik.

— Valóban nem, — folytatja V a r g a miniszter — gát egyesegyedül csak a pénzügyi helyzet lehet manapság. Nem hiszem, hogy akadna olyan tényező, aki ne látná be annak fontosságát, hogy repülőgépből ma már valóban tömeg kell.

— Én a problémával egy idő óta intenzíven foglalkozom. Éppen most kérettem magamhoz néhány urat, akikkel nagy általánosságban megbeszélem a kérdést.

Elmondotta V a r g a miniszter, hogy külön tájékoztató megbeszélést tartott az iparügyi minisztériumban a magyar repülőgépgyártás dolgában.

— Kegyelmes uram, — mondjuk — arról nem lehetne szó, hogy külön ankétot tartson az ügyben? Külön ankétot, amelyre magához kéretné a magyar repülés minden ágazatának hivatott vezetőit és meghallgatná valamennyiük véleményét?

— Dehogynem! Nagyon szívesen! Ha már ennyire beszélgetünk a részletekről, azt is szívesen közlöm, hogy ezt az ankétot egybe fogom hívni.

— Ne méltóztassék türelmetlenségnek venni, Kegyelmes uram, ha mindjárt azt kérdezzük: lehetséges volna, hogy hamarosan sor kerüljön az ankétra?

V a r g a miniszter mosolyog, őt magát is fűti a magyar repülés szolgálatának tüze.

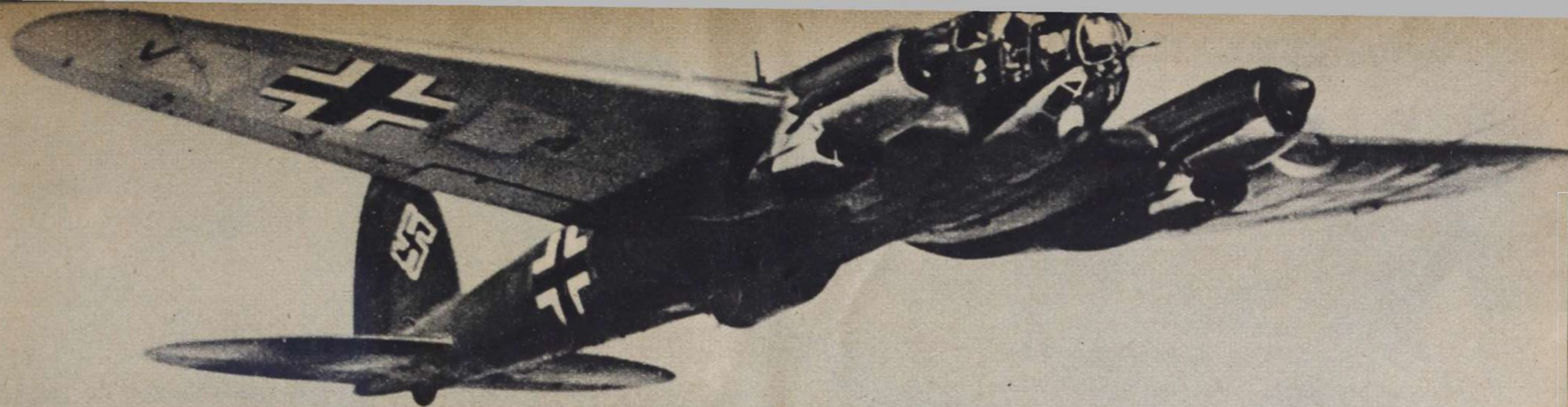
— Hamarosan sor kerül rá. Ebben az esztendőben természetesen már nem, de 1941 elején, lehetőleg még januárban összehívom az ankétot és letárgyaljuk ezt a rendkívül fontos problémát minden részletében. Bizonyosra veszem, — fejezte be a beszélgetést V a r g a miniszter — hogy ha így összefogjuk mindazokat, akik a repülőipar megteremtésén munkálkodnak, a célt mihamarabb elérjük. Ismétlem, minden tőlem telhető segítséget megadok hozzá, hiszen nemcsak a magyar repülés fejlesztéséről van szó, hanem arról is, hogy nagytehetségű mérnökeink és szakmunkásaink számára új, egyre terebélyesedő és szélesülő munkalehetőséget teremtsünk.

...A magyar repülő-közvélemény kimondhatatlan hálával veszi tudomásul V a r g a miniszter szavait és — mondanunk sem kell — érthető érdeklődéssel várja a miniszter kezdeményezéséből fakadó eredményeket.

Raczkó Lajos.

Boldog új esztendőt kívánunk kedves olvasóinknak

A MAGYAR SZÁRNYAK SZERKESZTŐSÉGE



LÉGIHÁBORÚ

1940 XII. 10—25



Az esztendő utolsó hetei az Anglia ellen vívott légiháborúban nem hoztak változást. Összefogott erőkkel a német légierő a legfontosabb ipari városok bombázását folytatta. *Birmingham, Sheffield, Liverpool* és azután váratlanul *Manchester* voltak a nagy éjszakai támadások céljai *Londonon* kívül. Az említett nagy támadásokon felül a nappali fegyveres felderítések során is végeztek egyes gépek igen eredményes támadásokat vasútvonalak, táborok, repülőterek és fontos egyedülálló gyártelepek ellen. A *Fort Williams*-i aluminium művek ellen végrehajtott bombatámadás az angol aluminiumgyártásban jelent súlyos veszteséget, mert a gyár 70%-át termelte az egész angliai aluminiummennyiségnek. Az északi olasz repülőhadtest angol kikötők és a Themse torkolatban fekvő raktárak és dokkok ellen sikeres bombatámadásokat hajtottak végre.

Az éjszakai bombatámadások nagy célok ellen, dacára a bevetett többszáz gépnek, a legkisebb veszteségekkel jártak. Sheffieldnél négy, Manchesternél öt gép veszett el. A támadás viszont százszázalékig sikerült. Az éjjeli bombatámadások elleni védekezés éppen olyan nehéz feladat elé állítja a légvédelmet, mint a Stuka-támadások leküzdése. A megoldás mindkét esetben a vadászrepülőknél keresendő és az éjjeli vadászrepülő alakulatok sürgős nagyszámú szervezése Anglia esetében létkérdés. Szinte kiszámítható a német bombatámadások eredményeként az angol nehézipar, hajógyártás, repülőipar, vegyi ipar megsemmisítésének időpontja. Az éjszakai támadásra kedvező hónapok száma még három, azután lassan megint a nappal i— veszteségesebb — támadásokat is meg kell kezdeni. A felhőzet és ködös koratavasz azonban itt is sok könnyítést jelent a támadó németeknek.

*

Az angol sziget elleni nagy támadásokkal szemben áll az új vezetés alatt működő angol légierő bombázóinak eléggé sűrűn, de kis erővel végzett támadó vállalkozásai a megszállt nyugati országrészek és Németország ellen. Amíg nagyjában a Rajna-vonalig és az Északitenger partján katonainak nevezhető célok ellen folynak elsősorban az angolok bombatámadásai, addig a beljebb fekvő német városoknál, különösen Berlinnél nem ez az eset. A belső német területen a lakott részek, sőt a műemlékek rombolására irányuló angol légitevékenységnek inkább a lakosságot nyugtalanító célzata van. Az angol bombatámadások december második felében többször érték svájci városokat is. Lehetséges, hogy kellő európai tájismerettel nem rendelkező kanadai vagy ausztráliai repülők eltévedéseiről van szó a svájci bombatámadások eseteinél.

Az angol légierő repülővállalkozásai a közelkeletre összevont repülőerők erőteljes bevetésével, a háború eddigi folyamán a legnagyobb mértéket érték el. A balkáni, krétai és északafrikai repülőalapokról működő bombázók az afrikai és balkáni harcokban közreműködnek. Valószínű, hogy Angliából is ment közelkeletre repülőerősítés és a Wavelhadsereg, komoly, ezernél nagyobb elsővonalbeli géplétszámmal rendelkező légiflottával harcol az olaszok ellen.

*

A légiháborús tevékenység tehát az év végére megerősödött. A karácsonyi kis szünetet eltekintve, amit semleges közvetítésre Németország a maga részéről három napon át, Anglia azonban csak 24 óráig tartott be, a légihadműveletek megszakítás nélkül folytatódnak. A német légierő alkalmazásában két felismerhető fontos célért küzd. Az első az angol szigetország hadiiparának *rombolása*. Ezt teljesen önállóan végzi. A második alkalmazás a *hajóelsüllyesztés* együttműködne a német tengeri erőkkel. Az ipari rombolás a készletek és raktárak elpusztítása és a hajótér-sülyesztés együttesen a legsúlyosabb helyzetbe hozzák az angol anyaországot. Az a kérdés, hogy az itt elérhető német siker, az angol birodalom vezető államának megtámadása az egész birodalomra ki fog-e hatni? Más szóval ma már annak a kérdésnek vitatása folyik a nemzetközi sajtóban, hogy Angliát hogy lehet leverni, mivel lehet a háborút befejezni? Ismerve a szigetország kritikus helyzetét, már sokan azt vitatják, hogy az angol birodalom leküzdéséhez egy európai győzelem nem elég, béke nem lesz, Anglia a birodalom minden egyes részében külön védekezve folytatja a harcot.

A karácsonyi beszédek, Hitler, Göring, Brauchitsch erélyes nyilatkozatai, az olasz király és császár, az angol király, Churchill beszédei a háború győzelemig való folytatásáról szóltak. Roosevelt pedig bejelentette, hogy a rendelkezésére álló eszközökkel a leghatásosabban támogatni fogja Angliát. Ez a bejelentés és a bekövetkező szállítási és gyártási könnyitések, a hiteleket szabályozó USA intézkedések a legfontosabbak a háború kiterjesztése vagy befejezése szempontjából.

*

Az eddigi bombatámadások hatásossága t. i. az angol ipar bénulását hozza és ezáltal az Északamerikai Egyesült Államokból várt anyagi támogatás abszolut értékét emeli. A példátlan erejű légitámadások után a munkát csak azokban az üzemekben nem lehet megkezdeni, amelyek súlyosan megrongálódtak, hanem ott sem, ahol a támadás nem okozott közvetlen kárt. A közüzemek elpusztításával hiányzik a villany, gáz, víz, az utakat, városrészeket takaró romokon át nincs megközelítési lehetőség a munkahelyek felé. A munkások egyrésze pedig máris bérharcokat kezd, úgy hogy katonaság őrzi a fontosabb hadiüzemeket.

A légiháború és tengeralattjáró harc együttes eredményének kialakulásánál figyelemreméltó az a fokozott segítség, amit Amerika jelent. A június-júliusi átlag 280 gépes szállítások után augusztus még mindig nem mutat fel jelentős emelkedést, de 360 repülőképpel a legeredményesebb hónap. Szeptemberben ezután újabb visszaesés következett be, melynek okai nem eléggé ismertek. Vagy

A rombolót előkészítik az útra





Német vadászgép indulás előtt

a hajótérveszteségek, vagy a gyárak új típusra való átállítása okozta, hogy az amerikai gép- és motorexport 35%-kal visszaesett. Az angol repülőipari miniszter november végén *Dowding* marsallt, az angol vadászerők volt parancsnokát Amerikába küldte az ottani légifegyverkezési miniszteri bizottság elnökéül. Onnan történik az elkészült gépek szétosztása Canada, Anglia, Délafrika és Ausztrália felé. Megbízható adatok szerint 1940-ben 2000 repülőgépet kapott Anglia és Kanada az Egyesült Államoktól, ebből 1400 volt hadi, a többi gyakorló gép. A gépek 75%-a érkezett Angliába, a többi Kanada és Ausztrália felé lett irányítva.

Ha visszaemlékezünk a tavalyi tél nehéz német repüléseire Skócia és a Shetland szigetek flottabázisai ellen, akkor az angol rádiójelentések állandóan azt hangsúlyozták, hogy a német repülőknek oly hatalmas utakat kell megtenniök, hogy bombasúllyal alig terhelhetik meg gépeiket. Minden az üzemanyagra kell. Most ők ugyanolyan helyzetben vannak, ha Németország belseje vagy Dánia felé támadnak. Gépeik teljes terhelését tehát ¼—⅓ arányban használhatják csak ki. Ezzel szemben a német repülőalapok zöme Anglia legsebezhetőbb és legérzékenyebb hadicéljaitól ½—1 repülőórára vannak, tehát kevesebb üzemanyaggal több bombát tudnak vinni.

Az angol hadiipar elpusztítását a német légierő el tudja végezni, ez ma már látható. A tavalyi és idei karácsony között Anglia helyzetének oly nagyfokú romlása mérhető le, amire a tavalyi csendes tél alatt igazán nem gondolt senki, mégkevésbé Churchill. *Az USA nélkül Anglia elveszett.*

*

A közelkeleti harctéren teljes erővel folyó harcok jelentős angol repülőerők érkezésével válták súlyosabbakká. Amint arról az angol légitevékenység méltatásánál megemlékeztem, Az olasz-görög háborúban, miután a görögök alig 150—200 elsővonalbeli repülőgépe már a hadműveletek első részében elpusztult, a görög repülőalapokon angol felderítők, vadászok és bombázók jelentek meg. Az olasz légierő ezekkel szemben is eredményesen küzd és fegyveres felderítések alkalmával az angol hajóhad egységeit is új, krétai és görög támaszpontjain is többször megtámadta. Az olasz légierő fölénye a balkáni hegyi harcokban nem érvényesül eléggé. A görög-albán határvidéken támadó görög csapatok, a macedon határról megerősített csapatokkal súlyos hegyiharcokat vívnak a számban valószínűleg kisebb olasz erőkkel szemben. Itt az olasz légierő az utánpótlási vonalak és táborok bombázásával avatkozik be a közvetlen harcokba és vadászrepülőivel a fontos albán kikötőket védi. A kis rakodókkal rendelkező albán kikötők a nehéz hadianyag kirakására nem eléggé teljesítőképesek és ezért lassan megy az olasz erők partraszállása. Az erős hófuvásos tél miatt több albániai repülőtér nem használható és ezért az olasz repülők egyrésze az olaszországi repülőalapokról működik.

Az egyiptomi angol hadseregre veszélyessé váló olasz nyomás, ami a Marsa Matruhon túl irányuló előretörés előkészületi állapotában volt, preventív angol hadműveletet váltott ki még december nyolcadikán. A Wawel angol tábornok parancsnoksága alatt álló bennszülöttekből és gyarmati csapatokból álló nagy hadsereg, megerősítve gépesített hadosztályokkal és repülőerőkkel, gyors előretörést hajtott végre a líbiai határ irányába. Az egyoldalú angol jelentések után ma már Graziani tábornagy beszámolójából is ismeretesek lettek a harc egyes részletei. A homokvihar védelme alatt támadó angol gépesített csapatok ellen az olasz repülők önfeláldozó bevetéssel vették fel a harcot. A homoktorlaszos repülőterekről induló és homokviharban küzdő olasz repülők sikeres mélytámadásainak volt elsősorban köszönhető, hogy a támadás lelassult. Kiváló olasz repülőtisztek áldozták fel életüket a támadás megállításában, ami most Bardia környékén az olasz védelmi rendszerbe ütközve látszólag megállt. Graziani tartalékai és repülői hátrább gyülekezve készülnek fel az ellentámadásra. Sivatagi háborúban az elért vonalak feladása visszavonulás, nem jelent annyi hátrányt, mint kultúrált vidéken a döntő harc megvívása szempontjából a bázisok közelsége még előnyökkel is jár. A súlyos angol támadás felfogása után az olasz repülők torpedóvetésekkel a partok mellett működő angol hadihajók közül is kettőt elsüllyesztettek és a harcok ma már túljutottak a kritikus időponton.

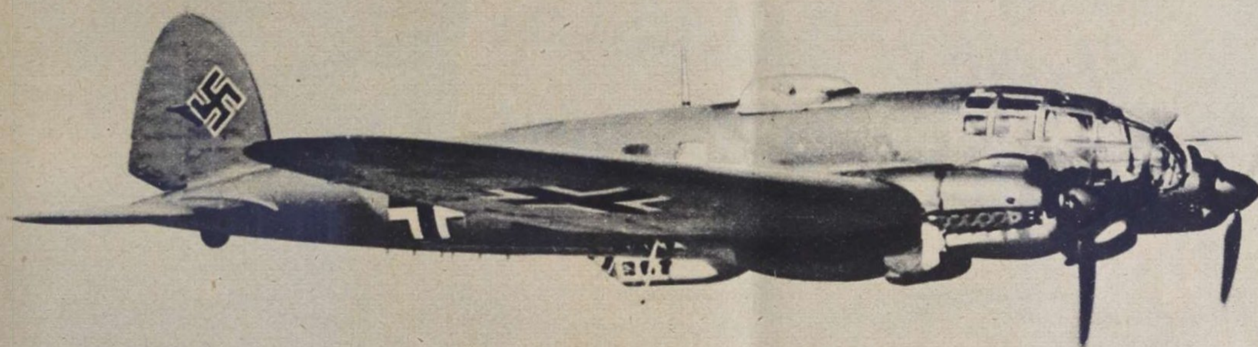
Az angol hadvezetés megpróbálta a katasztrófális német nyomás ellensúlyozására valahol helyzetének megjavítását. Ez átmenetileg a Földközi-tenger keleti medencéjében sikerült. Az Olaszországra erősödő nyomás azonban csak a propagandán keresztül olyan erős, amint az angolok feltüntetik. A valóságban a háború győztes befejezése szempontjából egy átmeneti sikereket felmutató mozzanat múlt el Északafrikában 1940 végén. A tengely 1940. évi világraszóló győzelmei után az új esztendő katonai és légisikerei is a tengelyhatalmak kezében vannak. *B. T.*



Az olasz légierő hadianyagszertára az Északi-tenger partján

VÁLTOZATLAN ERŐVEL FOLYIK A NÉMET LÉGIROHAM ANGLIA ELLEN





Heinkel-bombázó Messerschmitt-vadász védelme alatt repül céljá felé

Ilyen bombaóriásokat visz újévi ajándékul a német légierő az angol ipari központoknak

Olasz vadászkötelékek

Harc a Földközi-tenger uralmáért



Bombázógépek támadják a görögök összekötővonalait



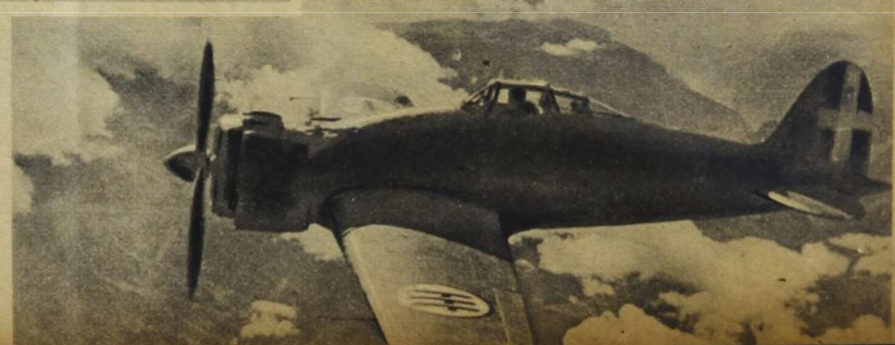
Sikeres bombázás angol tengeri erők ellen



Olasz hadirepülőtéren



Fiat-vadászok indulnak



Macchi olasz vadászgép portyázáson

AZ 1940 HÁBORÚS ESZTENDŐ REPÜLŐ SZEMMEL!

A háborús eseményekkel telített és rendkívüli katonai sikereket hozó esztendő végén elfogultság nélkül a légierők tevékenységére figyel fel a világ. Az elmúlt 12 hónap minden egyes napján felderítőrepülés, légiharc, bombatámadás végrehajtásánál — bevetésre kerültek a repülők. A földi fegyvernemek nem egészen három hónapig harcoltak Norvégiában, Hollandia, Belgium és Franciaország területén. Afrikában 3—4 hetes hadműveletek folytak, a Balkánon két hónapja tart a harc, de a légierők számára az egész év folyamán nem volt megállás.

A számbelileg legkisebb haderőrész vagy fegyvernem viseli a mai korszerű háború legnagyobb súlyát. A legjobban kiválogatott és nagy anyagi áldozattal kiképzett emberanyagban van százalék szerint a legnagyobb veszteség és a legdrágább hadianyagban, a repülőgépben a legnagyobb pusztulás.

A hadműveleti szüneteket a repülők vállalkozásai töltik ki és a nagy döntő támadások előkészítésében, végrehajtásában és a győzelem kiaknázásában ismét a légierőké az oroszlánrész. A légierő 1940-ben olyan tűzkeresztségen ment át, ami a legelfogultabb ellenzőinek táborában is csak csodálatot keltett.

Időrendi sorrendben haladva az ejtőernyős csapatok és a légigyalogság nagyszerű harcai Norvégiában, azután a zuhanó bombázók és a légigyalogság döntő együttműködése Nyugaton, végül a bombázók együttműködése a gyorscsapatokkal a kontinens háborúját befejező győzelmes belga-francia hadszíntereken, az igazi meglepetés erejével hatottak.

A haditengerészet elleni küzdelemben, a blokádharcban a repülők önállóan és a tengeralattjáró fegyvernemmel együttesen sikert sikerre halmoznak.

Az éjszakai bombatámadások pedig a hadiipar lerombolásának eddig el nem hitt lehetőségeit váltják valóra. A repülőgépnek mint harceszköznek vészes jelentőségét egy negatívumon keresztül értékelhetjük ki a maga teljességében éppen az év végén. *Churchill*, angol miniszterelnök 14 pontban összefoglalt hadicéljainak egyike nem más, mint *az államok légierejének leszerelése.* Mikor már Anglia fővárosa, valamennyi nagy iparvárosa, hadikikötője részben romokban hever, amikor az Anglia felé irányuló hajóvonalakon a repülőgépek egymásután süllyesztik el a gépet, üzemanyagot, élelmiszert és nyersanyagot szállító hajókat, akkor Churchill annak az angol közvéleménynek, amelyik a légiháború minden borzalmait végigéli, a támadó légierők leszerelését festi a falra.

Ez a most feldobott hadicél nem is olyan régen — az 1933-as népszövetségi üléseken majdnem ilyen formában, de német javaslatként szerepelt. A németek kívánták akkor a Népszövetség állig felfegyverzett vezető hatalmaitól a bombázórepülőtámadások eltiltását vagy korlátozását. 1933-ban béke volt és a német légierő még nem létezett, tehát a javaslatot fölényesen elutasították. Most látják, hogy a német erő leghatásosabb kifejezője a német légihaderő, tehát ha ők győznek, ismét azt kell majd megsemmisiteni, mint 1918-ban. Az események azonban nem fognak olyan kisérteties egyformasággal megismétlődni, erről a német légierő is gondoskodik.

Az európai hadszínterek eseményeitől távol az Északamerikai Egyesült Államokban Churchill ismertetett háborús céljával ellentétes folyamat kezdődött az év folyamán. A német repülők sikerei és a légierő hatásos alkalmazásának ismeretében az USA oly hatalmas légierő szervezésébe kezdett, amelyik számbelileg néhány éven belül a legerősebbek egyike lesz a világon. Az Északamerikai Egyesült Államokat nem fenyegeti háborúval se saját kontinensén, sem messze távol attól egy nagyhatalom sem. Ha tehát mégis fegyverkezni kezd a levegőben és 15.000-es gépszámú légierőt szervez, talán ő akar ezzel a géptömeggel valamit elérni? A nagy lapok az északamerikai földrész védelmének szükségességét hangsúlyozzák, amikor a több milliárd dolláros légi és tengeri fegyverkezési kiadásokat indokolják. Ennek a nagy védelmi rendszernek Európa felé eső területén *Izland*, az Azori és Verdefoki szigetek külső előretolt pontjai lennének. Akárhogy is védelemre készülnek fel az Egyesült Államok, mégis a világnézeti harccá alakult mostani totális háborúban, érzelmileg és anyagilag a demokrata eszmékért küzdő Anglia oldalán állnak. Kanadával védelmi szövetségük is van. Ma még csak pénzért adnak Angliának hadianyagot, holnap már kölcsönöznek is. A fegyverek kölcsönzésétől már nem sok választja el az önkéntes csapatok átengedésén át a nyilt fegyveres beavatkozásig az utat. Idő azonban ahhoz is kell, — két esztendő biztosan.

Ezért az időért fog harcolni Anglia körömszakadtáig 1941-ben és ez ellen küzd a német haderő, légierő és haditengerészet, minden erejével az 1940-es sikerek jogán.

Németország mint szárazföldi és légi nagyhatalom a világ két tengeri nagyhatalmával áll szemben. Az egyiknek, az angolnak légiereje 1940 végére számbelileg lényegesen gyengébb lett és egymagában nem számíthat győzelemre. Az Egyesült Államok iparának és légierejének újjászervezésével akarja felerősíteni magát annyira, hogy a német légierővel szemben döntő harcba bocsátkozhassék a meggyengült angolok oldalán. 1940 végén úgylátszik, hogy ebbe a németeknek, az időnek és az amerikai közvéleménynek van döntő szava.

B. T.

KATONÁK HULLANAK AZ ÉGBŐL!

(Óvári-Öss József erdélyi ujságíró nemrégiben szerelt le a magyar ejtőernyős szolgálatból. Alábbi cikkében érdekesen mondja el: hogyan használják ejtőernyőseink a *Hehs*-féle kiváló magyar ejtőernyőt.)

Az ejtőernyő fejlődése külön fejezet a repülés történetében. Amint a repülés és a repülőgépek fejlődtek a *Wright*-testvérek, *Lilienthal* Ottó és *Fahrman* első, mai szemmel inkább idomtalan szöcskének, mint repülőgépnek tetsző tákolmányaitól kezdve a mai, örvénylő szelet vágó, bombáikban tömeghalált vivő, távolságokat nem ismerő, minden nyílásukból halált okádó gépszörnyetegekig, ugyanúgy fejlődött az ejtőernyő is. Csak éppen a fejlődése nem volt olyan szembetűnő, mint amazoké.

Pedig a gyárak tervező műhelyeiben sokáig szorgos kutatómunka folyt: keresték a könnyű, erős, tartós és szinte minden külső erőbehatással szemben ellenálló anyagot. Csakis ilyen anyagból készült ejtőernyő lehet szolgálatára a mai időkben már 6—700 kilométeres órasebességgel száguldó pilótájának; csakis ilyen ejtőernyő mentheti meg az életet, ha a repülőgép felmondta a szolgálatot.

Az anyagot meg is találták és a világháború utáni évtizedben a bajbajutott pilóták már nyugodtan bízhatták életüket a *Heinecke*-féle német vagy *Salvator*-féle olasz, gubóselyemből készült ejtőernyőkre.

A fejlődés örök törvénye szerint azonban itt sem lehetett megállani. Egy orosz hadimérnök agyában megszületett a »függőleges átkarolás« gondolata, amely — az ötnapos hollandiai háború tanulságai után bátran állíthatni — *forradalmasította a modern hadviselést.*

Megalakultak az ejtőernyős csapattestek és ezek tagjai számára gondoskodni kellett olyan ejtőernyőkről, amelyek a teljesen új követelményeket is képesek voltak kielégíteni.

A Trianon által rárakott béklyók lerázása után Magyarországon is megszervezték a teljesen önálló ejtőernyős alakulatokat. A kísérletek során derült ki, hogy az addig használt ejtőernyő-típusok, ha alkalmasak is a pilóták számára, nem használhatók gyakori ejtőernyő-ugrás végzésére.

Ekkor vezették be a légierőknél és az ejtőernyősöknél is az újrendszerű ejtőernyőt, amely — mint a *Magyar Szárnyak* karácsonyi száma elsőnek jelentette — *Hehs* Ákos magyar honvédfőmérnök találmánya. *E sorok írója magyar ejtőernyős volt és így közvetlen tapasztalatból beszél.* Tiszta lelkiismerettel állíthatja és vele együtt állítja a magyar ejtőernyős alakulatok minden tagja, hogy *a Hehs-féle magyar ejtőernyőnél nincs tökéletesebb és jobb ejtőernyő a világon.*



Felszállás előtt

Miért jó és miért tökéletes ez az ejtőernyő?

Mert: *százszázalékosan biztonságos, nem veszi túlságosan igénybe nyíláskor a szervezetet, könnyű és kényelmes, földreeséskor nem okoz fölösleges komplikációkat, hanem szinte gyengéden »teszi földre« az ugrót, azonkívül hajtogatása sem olyan bonyolult, mint elődeié.*

A hajtogatástól pedig sok *minden* függ! Az az ernyő, amelyet jól, pontosan, lelkiismeretesen, az előírások szerint hajtogattak, szinte az önkioldó megrántásának pillanatában ki is fog nyílni. Ha egy ernyőt könnyű hajtogatni, kevesebb a valószínűsége annak, hogy a hajtogató téved. Itt pedig a tévedés — esetleg — egy ember, egy bajtárs életébe kerül.

Ezért tanítják véghetetlen türelemmel az ejtőernyős ujoncokat az ejtőernyő hajtogatásának művészetére. Az egyedüli munka, amelyet nem szabad elsietni, amelyet annyi idő alatt végez el az ejtőernyős, amennyire éppen szüksége van. Kapkodni nem szabad. *Lehetőleg mindenki a saját ernyőjét hajtja össze ugrás után*, de ha ez a körülmények folytán lehetetlen, az ejtőernyő törzskönyvébe — minden ejtőernyőnek száma és törzskönyve van — bejegyzik, hogy ki, mikor, milyen magasságból ugrott vele és ki hajtotta össze.

A repülőtéren, a laktanyákban, az udvaron, mindenütt ott a messzire kiabáló figyelmeztetés: *»Minden hibát azonnal jelents fellebbvalódnak! Jegyezd meg, hogy nemtörődömséged vagy eltitkolásod esetleg egy bajtársad életébe kerülhet!...«*

»...Szeresd az ejtőernyőt és gondosan hajtogasd! Életed függ tőle!«

Az ejtőernyőket gonddal őrzik a raktárban, óvják nedvességtől, szárazságtól, minden külső behatástól.



Földreérés

Végtelen gonddal vizsgálják meg használat után is minden porcikáját, külön-külön minden egyes szeletét és csak akkor hajtogatják össze és helyezik vissza ismét a raktárba, ha a legkisebb elváltozás sincs rajta. Ha egy szelete szakadt vagy valamelyik gumipántja gyengültnek látszik vagy akármelyik hevederje, csatja nem látszik elég erősnek — az ernyő már indul is vissza a gyárba, javításra, törzskönyvével együtt. Ott kijavítják a megjelölt részt és a törzskönyvbe bejegyzik: mikor, mit javítottak rajta.

Javításból való visszaérkezés után az ernyő gyárilag van összehajtva. De ez az ejtőernyősök parancsnokának, *vitéz Bertalan* Árpád őrnagynak nem elég. Parancsára a földön kibontják az ernyőt, ellenőrzik és újra összehajtják. Csak így kerülhet vissza megint a raktárba, várva, mikor kerül újból ugrásra vele a sor.

Ennyi óvatosság, óvóintézkedés és gondoskodás után aztán valóban kizárt dolog a baleset. Ami mégis történik, az az esetek 99.99 százalékában *az ugró hibájából következik be.* Vagy mert az ernyőt rosszul hajtották vagy mert az ugró az ugrás pillanatában megijedt, elvesztette gondolkozóképességét és nem tartotta be az előírásokat. Baleset szinte kizárólag mindig kezdő ugróval történik. *Még nem fordult elő, hogy régi, kipróbált »öreg esernyőssel« baj történt volna.*

Ha már itt tartunk, szögezzük le: az ejtőernyősöknél, ahol — mint a laikusok hiszik — a kockázat »sokkal nagyobb«, mint más alakulatnál, *lényegesen kevesebb baleset történik*, mint bárhol másutt. Az ejtőernyős ezen nem is csodálkozik. Ismeri ernyőjét, mielőtt ugrásra kerül a sor, számtalanszor látja társait kiugrani és minden baj nélkül földre érni. Nemcsak *érzi*, hanem *tudja* is, hogy nem történhetik baja, ha betartja az utasításokat.

Az ejtőernyő 3500 eset közül 2 esetben nem nyílik ki, de akkor sincs baj, mert az ugrónak ott van a hasán az ugyanolyan rendszerű, csak kisebb méretű *mentőernyő, amelyet azonnal kinyit, ha az önkioldó megrántása után a nagyernyő a zsákban maradt volna.*

Az ember azt hihetné, hogy az ejtőernyősöknél, ha már történik szerencsétlenség, az feltétlenül halálos végű.

Nem így van!

A halálos szerencsétlenség a legritkább. *Két év alatt egyetlen halálosvégű baleset sem történt.* A balesetek legtöbbje nem súlyos: bokarandulás, zúzódás, ritkábban bokatörés vagy sipcsonttörés. Egyszerű kerékpárbalesetnél, korcsolya- vagy síbalesetnél — sokkal súlyosabbak a sérülések. Egy-két esetben — ez már kétségen felül álló módon az ugró hibája — térdkalácstörés vagy medencezúzódás. Elvétve fordul elő csak, hogy a nyílás pillanatában az ernyőnek a hátról felcsapódó hevedere vagy valamelyik zsinórja magával rántja az ugró karját és ficamodást idéz elő. Itt szintén az ugró a hibás, mert *nem zárta össze a karját.* Egy »halálosvégűnek« ígérkező szerencsétlenség okozója szintén az ugró volt: Széttárt lábbal vetette ki magát a gépből, lába a zsinórzat közé került és a zsákból kilobbanó ernyő rátekerődött a combjára. De nem vesztette el lélekjelenlétét, kinyitotta a hasernyőt is. Értékes másodperceket vesztett ugyan zuhanás közben, de a mentőernyő kinyílt és minden baj nélkül ért a földre.

A Hehs-féle ejtőernyővel gyerekjáték az ugrás. Csak az ugrással járó természetes izgalmat kell legyőzni, végre kell hajtani az unalomig ismételt utasításokat és *az ember úgy száll alá a magas levegőégből az ejtőernyő tengerén, mint a mesék csodálatos varázslója. Soha nem érzett gyönyör az ejtőugrás.* Az ernyő felerősítésétől a kiugrás pillanatáig eleinte kellemetlen az érzés. Ez természetes, hiszen maga a kiugrás, ha teljesen veszélytelen is, az életösztönnel ellenkező momentum. Ugyanilyen rossz volna kiugrani akkor is, ha a gép alatt háló volna kifeszítve és várná az ugrókat. Meg kell szokni állani a légáramlatokban ide-oda dobálózó gépben, minden támaszték nélkül. Nehéz egyensúlyozni. Kapaszkodni nem lehet, mert a balkéz a hevedert fogja, a jobb pedig az önkioldót markolja. Ezt már a kiugrás előtt kézbe kell venni. A levegőben, zuhanás közben nem lehet kapkodni utána. Itt minden másodperc késés a feladat rovására mehet.

Eleinte furcsa a gondolat, hogy *most ugrani kell.* Szédít és mégis vonz a mélység. Kint háromezer lóerő őrjítő robaja zúg, a gép körül hallhatóan örvénylik a levegő, a szem a nyitott ajtón lenéz az ásítozó mélységbe. Lent békés tehéncsorda legelész, még a botjára támaszkodó csordást is kivehetni, amint kalapját fejebúbjára tolva bámészkodik fel a magasba. Még egy kör, aztán a repülőtér fölé ér a gép, az ajtóban álló tiszt int és a *legénység úgy rajzik ki az ajtón, mint a méhsereg.*

— *Azonnali nyitás!...* — volt a parancs kiugrás előtt. *Ugrómagasság hatszáz méter.* Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy az ember a kiugrás pillanatában számolni kezd önmagában:

— *Egy... — és számol ötig. Aztán megrántja az ernyő önkioldóját.*

Az »egy«-et még valahogy csak kimondja az ember, de a »kettő-három«-ra nem kerül sor. A légörvény úgy megcsapja az ugrót, hogy nem ér rá számolni. Legfeljebb gondolja: »négy«... és *ránt.*

A másodperc töredékéig elfeketedik minden előtte, szemét önkéntelenül is behunyja. *A zuhanást még nem érzi.* Amikor a feketedés elmúlik, már lehet rántani. Ezalatt biztos kijutott a gép hatóköréből, nem kell attól félnie, hogy a kilobbanó ernyő beleakad a kormányzósíkba.

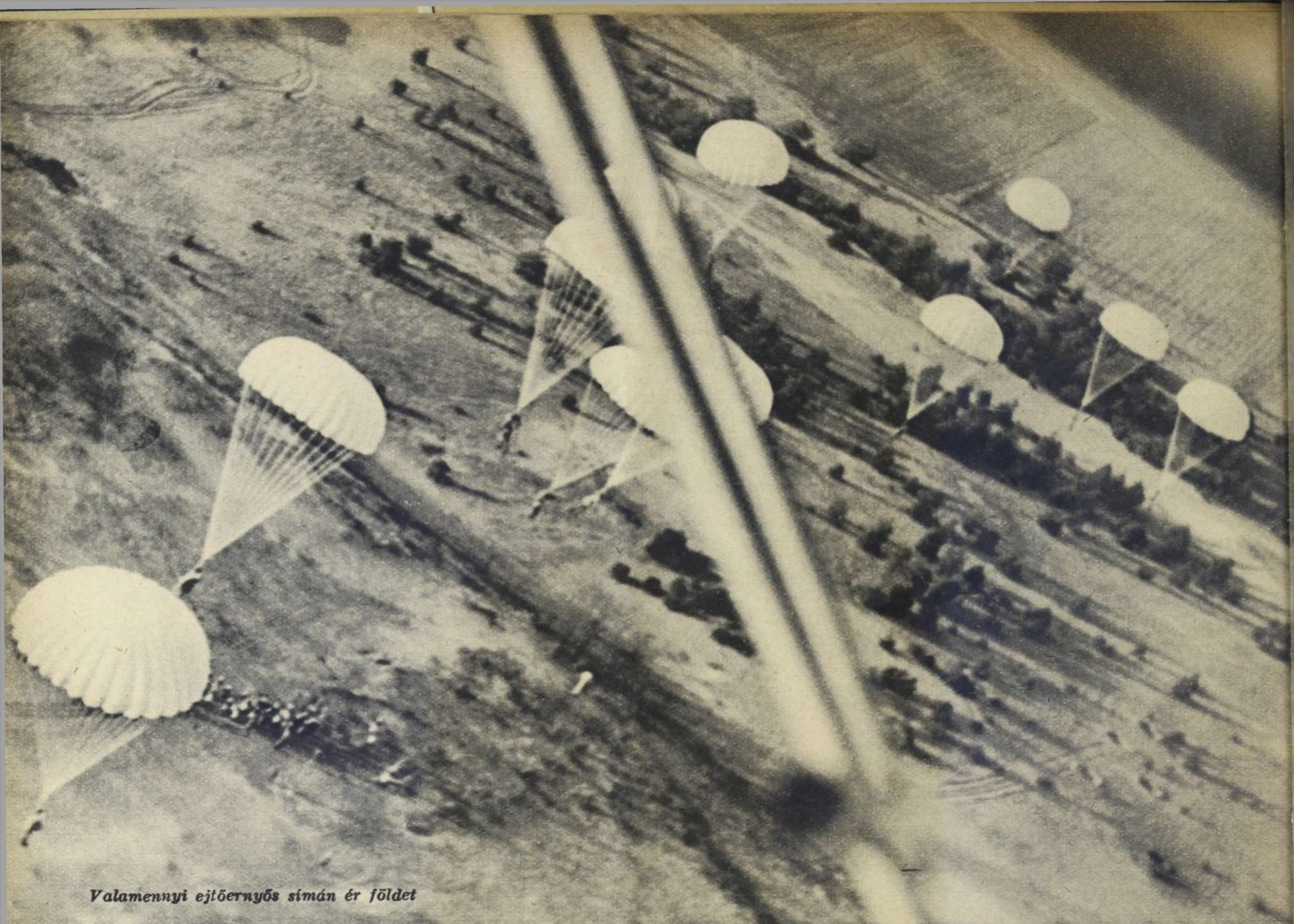
Az ugró ránt, megfeszíti izmait. Fél másodperc sem telik el, máris érzi hátán a kiszaladó zsinórok kaparászását. Dübörgő csattanás, — *az ernyő akkorát szól, mint egy ágyú, amikor belekap a szél,* — aztán hatalmas erő felvágja a testét, mintha elfricskázott kenyérmorzsa lenne. Gyomra mintha a lábába akarna leszaladni, a nyaka megnyúlik, válla alatt feszül valami, a lágyéka is szorít: *csüng az ernyőn, mint gyümölcs a fán.*

Felette pedig az ernyő selyme tisztán, kifeszítve lobban a szélben, csattog, mintha acsarkodnék. Semmi szakadás sincs rajta, pedig egy *200 kilométeres sebességgel zuhanó 80 kilós testet megállítani zuhanásában nem kis teljesítmény.*

Ritkán történik meg, hogy egyik vagy másik szelet kiszakad. Ez



Kiugrás után



Valamennyi ejtőernyős simán ér földet

azonban *nem baj.* Ha öt szelet is tönkremegy, attól az ugró még nyugodtan földreérhet. Csak ha ennél több szelet szakadt végig, — ami meg talán sohasem fordult elő — *kötelesség kinyitni a haserny\u0151t.*

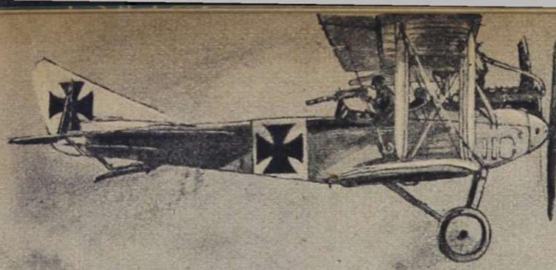
A légierőknél használatos *Hehs*-féle ejtőernyőt használják az ejtőernyősök is, csupán a hevederzetben van különbség. A pilóták ernyője az altáji részre esik, — rajta ülnek — az ejtőernyősöké *a hátra simul.*

De mindkettő egyforma biztonsággal nyílik, *gyorsan, könnyedén, veszélymentesen.* A gép sebessége sincs kihatással az ernyő nyílására. Ez legfeljebb az ugrót teszi próbára. Természetes, hogy más kiugrani egy gépből, amelynek sebessége 180 órakilométer és más olyanból, amely 400 órakilométeres sebességgel fúrja magát előre, nem is beszélve a 600—700 kilométeres sebességgel száguldó vadászgépekről. De — mint mondtuk — ez nem befolyásolja az ernyőt, hiszen az ejtőernyő még a zsákban van, amikor az ugró elhagyja a gépet és csak azután nyílik ki. Az ernyő sokkal hamarabb nyílik, ha az ugró két-háromszáz métert zuhant már szabadon és csak azután rántja meg az önkioldót, mert egyre nagyobb a zuhanósebessége. Igaz viszont, hogy sokkal nagyobb az ernyő rántása is ilyen esetben, mert a zuhanó tehetetlenségi ereje is nagyobb.

Ahogy évszázadokon keresztül mondogattuk Európában, hogy »a magyar — lovasnemzet«, úgy mondhatjuk napjainkban, hogy *»a magyart az Isten is ejtőernyősnek teremtette«* vagy hogy *»az ejtőernyőt egyenesen a magyarok számára találták fel...«*

Mindezeket összevetve bátran és büszkén mondhatjuk: miénk a világ legtökéletesebben megalkotott ejtőernyője, nem vallunk szégyent ejtőernyőben sem az erős és fiatal népek világversenyében.

Óvári-Óss József.



Első repülés esőben a volt osztrák-magyar repülőcsapatnál

Ma már minden időben repülnek gyakorlórepülőtereken éppen úgy, mint az ellenség felett. Nem úgy volt ez 20 év előtt, a világháború elején...

A cs. és kir. 1. repülőszázaddal már régen, öt hete vagyunk a világháborúban. Végigjártuk egész Galiciát — Tarnopol, Bucac, Stanislau, Strij, Sambor —, mindegyik egy-egy repülőtér. Hetenként változtatjuk őket, — sajnos mindig hátrafelé.

A mozgóháború s a visszavonulások összes gyönyöreit végig élvezzük. A repülőgépeket mindenegyes alkalommal szétszedve, törzsszárnykocsira rakva 50—70 km-t kocsikázva, érkezünk meg az új ismeretlen repülőtérre. Szerencsére cík a vidék, így majdnem minden város határában találunk kisebb-nagyobb legelőt — s már meg is van a repülőtér. Repülőtér kitűzés, sátorfelállítás, a gépek összeszerelése, motorpróbája, berepülése már csak órák kérdése. Így lehetővé válik, hogy a repülőtérre megérkezve már 24 óra eltelte után felderítő repüléseinket végezhessük az ellenséges légtérben.

Éppen egy ellenséges felderítésről a Sambor-i repülőtéren leszállva, azzal az ujsággal fogadnak, hogy újra vissza kell vonulnunk, még pedig Krakkóba. A földi rész már részben útnak is indult, mi pedig a két repülőgéppel levegőben tesszük meg az utat, az új repülőtérre, tekintettel arra, hogy Krakkóban van egy békerepülőtér.

A századnak a 8 pár repülő személyzetéből — pilóta, megfigyelő — már az első 14 nap alatt csak 2 pár maradt. Utánpótlás nem volt, hisz a háború úgysem tarthat 8—10 hétnél tovább, — gondolták illetékesek — a két működésre kész repülőgépet kivételesen egy éjszakára hangársátorban helyezzük el. A többi, a földi részhez tartozó összes kellékek, még aznap, legkésőbb délután 2 órakor útnak indulnak. Visszamarad a hangársátoron kívül 5 szerelő személyzet, 1 kis teherautó, mely másnap a gépek útbaindulása, a hangársátor, a bakok, szerelőszerszámok felrakása után a szerelő személyzettel együtt követi a repülőgépeket.

Mint már említettem, gyakorlatunk a költözködésben nagy volt, tehát ment minden simán, mint a karikacsapás. Úgy hogy, midőn délutáni álomból felébredve kisétáltam, nem messze a várostól fekvő repülőtérre, ott már csak egy árva hangársátort és benne a két gépet őrizve találtam.

Gépemet szemeimmel végigsimogatva, beszélgettem az emberekkel. Igen! Gépemet sokszor végig simogattam, nemcsak szemeimmel, hanem kezemmel is, mert nagyon szerettem. Hisz már akkor sok-sok órát repültem rajta az ellenség felett. 30—40 km-es menetoszlopok puskatüzében, mit bár a motorzúgástól nem hallottam, de a torkolat tüzekből, melyet rám zúdítottak, tudtam, hogy a dolog halálosan komoly. S bár minden utamon néha több, néha kevesebb találat ért, de gépem mégis mindig hazahozott — szemeimmel simogattam, boldog és büszke voltam reá. Neki köszönhettem, hogy már az első háborús Rendeleti Közlönnyel megkaptam az első kardos kitüntetésemet. Meg most is midőn e sorokat írom, látom lelki szemeim előtt Haliczban és közvetlen környékén táborozó 3 orosz hadosztályt, melynek minden épkézláb lőfegyverrel ellátott embere tüzelt reám, midőn felettük körözve, erejüket akartam megállapítani. Szép repülő idők... Szép, hálás repülő feladatok...

Másnap reggel 7 órakor a kávéházban gyülekeztünk, a két pilóta és két megfigyelő. De Uram Isten esik az eső!... *Esőben pedig repülni nem lehet*, volt a két pilótának s a század műszaki tisztjének véleménye, — ki bár mérnök lévén, a repülőgéphez annyit sem értett, mint én, a kezdő megfigyelő. Csak később, a háború kitörésekor került századunkhoz — én pedig már 1914 áprilisában, nemcsak, hogy repülő voltam de repültem is. Az említettek véleménye szerint, a kemény falapokból enyvezett légcsavar az esőben biztosan elázik, széjjel hull, avagy pedig az örökösen hulló esőcseppek szétforgácsolják. S a szárnyak sem bírhatják ki az esőt, azok is eláznak. Ha a cellonozott vászon esetleg kis is bírná az esőt, a két felerősítő csavar, melyek a szárnyakat a törzshöz rögzítik, nem bírhatják ki azt a nagy megterhelést, melynek az állandóan reáhulló vízcseppek által ki van téve — tehát okvetlen letörnek.

Ebben a tárgyban folytatott megbeszélés után beültünk a reánk várakozó teherautóba és kimentünk a repülőtérre. Bár az út rövid volt, mégis nehezen, keservesen az elénk tornyosuló akadályok leküzdése után tudtuk csak az utat megtenni. Majdnem minden 100 lépésre feltartóztatott bennünket, egy rendben, vagy rendetlenül visszavonuló vonat.

Végre megérkeztünk a repülőtérre. Ott volt már néhány pocsolya, de azért tűrhetően kemény és semmit nem volt felázva. A hangársátor nyílásánál állva, egyik cigarettát a másik után szívtuk és vártuk, mikor áll már el az eső, hisz reggel 6 órától szakadatlanul esik. De csak nem akart elállni.

Közben néztük a repülőtér mellett elvezető országúton a visszavonuló csapatokat. Az utunkon a repülőtérre csak vonattal találkoztunk, de most már a vonattal vegyesen tüzérség is jön. Az eső pedig csak esik — nem akar elállni. Szomorúan lógatjuk a fejünket, keressük mindenfelé a helyünket. Egyikünk beleül a gépébe, beszélget vele... sajnálja, — mert Istenments — lehet, hogy fel kell azokat gyujtani. Hisz esőben repülni nem lehet...

Az országúton pedig a csapatok szüntelenül vonulnak vissza. Már gyalogság is jön, fáradtan, vizesen, sárosan... Gondolat nélkül mennek, menetelnek az országúton. Utánuk vagy egy félóráig nem jön semmi. Mi pedig várunk, várunk, hátha mégis eláll az eső. De hiába, az csak esik szüntelen, szakadatlan — az a bizonyos egyenletes, középnagyságú cseppekben hulló őszi eső...

Most egy kb. 10—12 lovasból álló huszár járőr tűnik fel az út láthatárán. A legidősebb főhadnagy hozzámfordul, kérdezzem meg, hogy



honnét jönnek, hova mennek és hogy hol vannak az oroszok.

Kiállok az országútra, megkérdezem a minden izében esőtől csurgó tizedest, ki a járőrt vezeti.

— Adjon Isten atyafi, honnan jönnek?

Jó rábaköziesen (onnét való vagyok magam is) hüvelykujjával a hátamögé mutat s azt mondja:

— Innejd-e.

— Jó, jó, de hát hol van az az innejd. Melyik faluból vagy községből?

— Ha én azt tudnám hadnagy úr! Ezeket a vacak muszka neveket különben sem tudom megjegyezni, hát mi csak gyüvünk az oroszok elű.

— Hát hol vannak az oroszok?

— Azt már megint nem tudom, hadnagy úr — tegnap este még lűdöztünk egymásra, oszt mikor beállt a sötétség, mi kevesen vótunk, lúra ültünk és azúta gyüvünk.

— Jönnek utánatok az oroszok?

— Azt aztán igazán nem tudom hadnagy úr! Mikor felültünk a lúra, egy kicsit trappultunk, míg a lovak bírták, de most már nem bírják szegények, hát csak kocorgunk.

Ezzel a semmitmondó válasszal siettem vissza a többiekhez. Újra kezdődött a tanakodás, hogy repüljünk-e, vagy gyujtsuk fel gépeinket... »*hisz esőben repülni nem lehet*«.

A tanakodásban látom magam előtt a megboldogult, repülő hősi halált halt Stojesavlevic főhadnagyot, amint nagy hatalmas lépteivel, — cigarettáját fogai közé szorítva — méri a repülőgép-sátort, azután megáll előttünk, cigarettáját szájából kidobva mondja:

Repülni fogunk. Mi történhetik? Legföljebb agyonverjük magunkat.

Örömmel fogadjuk parancsát, mert szeretett, szíveinkhez nőtt repülőgépeinket úgysem tudnánk felgyujtani — nemcsak mi nem, hanem szerelőink sem. Tudtuk, hogy a jó, hűséges, megszokott 100-as *Mercedes Albatrosaink*-nak, még csak a mását is nehezen tudnánk visszakapni. Bár kevesen voltunk még akkor repülők, — mi két pár az egész 2. Bhöm-Ermolli hadsereg felderítését végeztük — mégis, ha néha-néha más század repülőivel összetalálkoztunk, megtudtuk, hogy ők vagy *Aviatikot*, vagy *Rumplert* kaptak, mely típusok egyike sem volt még összehasonlítható sem a mi drága *Albatrosainkkal*.

A gépek villámgyorsan a hangárok előtt voltak. Fölöltöztünk. A bőrkabát úgyis rajtunk lévén, csak fejvédőt és szemüveget tettük fel. Ennyiből állott még akkor a repülőruházat. Útirány a Krakkói országút — elől megy a Stojesavlevič gép, utána 500—800 méter távolságra mi, — a repülő hősi halált halt Schünzel főhadnagy és én. Magasság maximum 800 méter, ha esetleg a légcsavar vagy a szárny széjjelmegy, töredezik, mennél előbb földet érjünk... Naiv gondolat — mintha 100 méteres magasság nem lenne elég egy halálos zuhanáshoz.

A gépbeszállás előtt még kioktatott Schünzel, hogy nagyon vigyázzak a légcsavarra, valamint a szárnyakra, ha a legkisebb rendellenességet tapasztalom, ő rögtön leszáll, akár egy erdő közepén is. Az úttal ne törődjek, majd arra vigyáz ő.

Beszálltunk. Motorpróba s már a levegőben vagyunk. Én csak vigyázok a — légcsavarra — a szárnyakra... nem látok semmi változást, csak apró tűszúrásokat érzek az arcomon. Nem tudom mitől, de nem is fontos — csak a légcsavar és szárnyak... Már 10 perce repülünk, simán, a legkisebb széllökés és a legkisebb zavar nélkül. Felsóhajtok, úgylátszik nem is olyan veszélyes, — de mitől vannak ezek a tűszúrások? Különösen, ha a gépből kihajolok. Most már, hogy tapasztalom, érzem, hogy a gép biztosan repül, ráérek ezzel is foglalkozni. Megtörülöm a szemüvegem és akkor érzem, hogy ez szintén csak az eső. Már 30 perce vagyunk a levegőben, a másik gép simán, rendesen irányát betartva, repül előttünk.

Lassan feltünnek Krakkó templomtornyai, már látom a várost is. A légcsavar nem ázott el és a szárnyak sem törtek le. Repülés közben hátra-hátra nézek a pilótámhoz, intek, hogy minden rendben van. Ő visszaint s előkészített zsebkendőjében a szemüvegét törli s ő is mutatja a tűszúrásokat. Végre feltünnek a krakkói vashangárok. Leszállójel nincs kifektetve, széliránykjelző még nem létezett, csak a szélzsák csüng ernyedten, átázva lefelé.

Pilótám elveszi a gázt s kiabálja, hogy vigyázzak és kapaszkodjam, mert a talaj biztosan át van ázva, ő át fogja ejteni a gépet, hogy fejre ne álljunk. Intettem neki, hogy igen. Bár nem tudtam, hogy ő hogy érti a vigyázásomat, hisz úgy be voltam szorítva az ülésbe, hogy mozdulni sem tudtam.

Egy kör s már a földön is vagyunk. Szépen, simán zökkenésmentesen. A hangárok előtt kiszállunk a gépekből. A másik század megfigyelői és pilótái megrohannak, hogy, hogy és mint volt és *hogyan mertünk esőben repülni*. Azok is, mi is és az összes szerelők vizsgálják a repülőgépeinket, de nem találunk rajtuk semmi különös elváltozást. *A légcsavar is, a szárnyak is épek.*

Természetesen *távírón azonnal jelentettük, az esőben végzett repülésünket a hadsereg főparancsnokságnak*, — honnét másnap mi is megkaptuk a körtáviratot, hogy: az 1. repülő század *tapasztalata szerint, közepesen szitáló esőben repülni lehet.*

Mikor megkaptuk a táviratot, már büszkék sem voltunk, mert mint Stojesavlevic mondotta: mi történhetik, legfeljebb agyonverjük magunkat.

Csornai-Horváth István alezredes

VITORLÁZÓTEREPKUTATÁS ERDÉLYBEN

Látkép Barsáról. Jobbra a háttérben a Horthy-csúcs.

Dr. KERTÉSZ LÁSZLÓ naplója

(2)

Csütörtök, november 28.

A mai nap programmjában a Kézdivásárhelytől északra fekvő Kézdiszentlélek felett elterülő Perkő (219 m), továbbá a Csíkszereda körül elterülő és vitorlázórepülésre alkalmasnak ígérkező terepek megtekintése szerepel.

Az előző esti ragyogóan csillagos égbolt a kolozsvári tapasztalatok után nem sok jóval biztatott. Reggelre csakugyan sűrű köd feküdte meg a várost



A bizottság a torjai barlang bejáratánál.

és vidékét. Ennélfogva a programmszerű korai indulást a mai napra is fel kell függesztenünk. ½10 óra felé a látás annyira javult, hogy útra indulhattunk. A Kászon patak folyását követve kiérkezünk Kézdiszentlélekre, ahol az autót Lakatos Misi őrizetére bízva, alaposan bejártuk a Csiki-hegyeknek legdélibb nyúlványát képező Perkőt és vidékét. Megállapítható, hogy a déli és délkeleti lejtők kezdő és haladó kiképzésre egyaránt igen alkalmasnak látszanak.

Másfélórás bejárás után folytatjuk utunkat Csíkszereda irányában. A várostól délkeletre, Kotormány község körül hatalmas kiterjedésű dombvidéket találunk. Itt a terep mindenfokú kiképzésre ideális lenne, a kiképző csoportok bármily nagy száma mellett is, sajnos azonban a terület igen erős mezőgazdasági művelés alatt áll. Az alul fekvő rétek pedig motoros vontatásra is alkalmasak lennének, de egy-egy felszántott parcella már ebbe a területbe is belenyúlik.

Csíkszeredára érkezve, felkeresem a katolikus gimnáziumban Pálffy Ferenc tanárt, a helybeli meteorológiai észlelőt és tőle értékes felvilágosításokat kapok a meteorológiai viszonyokra és természetesen a tanulóifjúság létszámára vonatkozólag is.

Az egyik helybeli születésű tanártársának Pálffy tanáréval egybehangzó megfigyelése szerint a város és vidéke a Hargita szélvédelmét élvezi és így igen csendes vidék. Erősebb szeleket csak télen kapnak az orosz síkságok felől.

A város lakóinak száma meglehetősen csekély, mindössze 4000 lélek. Van egy gimnáziuma, kb. 300 főnyi növendékkel. A szíves felvilágosításukat megköszönve, máris haladunk északnak, hogy még a Csíkrákos melletti terepet is bejárhassuk. Az utak állapota ezen a szakaszon már elviselhető, Kézdivásárhely és Csíkszereda között ugyanis a tanárok egybehangzó véleménye szerint a hajdani Románia legrosszabb állapotban lévő útszakasza vezetett, amit bizony erősen megéreztünk, úgyhogy el is határoztuk kocsink alapos leápolását és felülvizsgálását Besztercén.

A Csíkrákos felett emelkedő Csere tető (799 m) az esztergomi Strázsa-hegy nagybani kiadása. Az Olt melletti legelőkből ugrik ki hatalmas, hosszú, nyugati és északnyugati lejtőkkel. A hegyoldal a kolozsvárihoz hasonló, terraszos kiképzésű. A hegy lábánál elterülő legelő repülőgépvontatásra és csörlőkiképzésre is alkalmasnak látszik.

Innen kezdve utunkat erősen sötétedő időben és egyre sűrűbb ködben folytatjuk Gyergyószentmiklósig, ahova a nehéz és fárasztó útszakasz után este 7 órakor érkezünk meg.

Péntek, november 29.

A mai napra kitűzött feladatunk a Gyergyószentmiklóstól délkeletre és északnyugatra fekvő területek szemrevételezése, majd még ugyanaznap estig Maroshévíz elérése.

A Gyergyóvasláb felett található 400 méter szintkülönbségű Kakashegy (1113) óriási vitorlázólejtői nagyon szépek. Az alsó lankák iskolázási célokra is megfelelnének, de itt a földek erős mezőgazdasági művelés alatt állnak.

Gyergyószentmiklóstól keletre a Gyergyói havasokba is betérünk, de itt a völgyek már igen mélyek és szűkek, úgyhogy vitorlázórepülési célokra nem használhatók. A vidék azonban minden képzeletet felülmúlóan szép és a Gyilkostó, valamint a Békási-szoros felejthetetlen látványt nyujtanak.

Visszatérve, a Gyergyószentmiklóstól nyugatra fekvő Szárhegy irányában folytatjuk utunkat és több kiképzési és vitorlázási célra alkalmas területet jelölünk be térképünkbe. Magát a Szárhegy környékét tüzetesen felülvizsgáljuk, úgyhogy ismét sötétben érjük el Maroshévízt, utunk mai állomáshelyét, ahonnan holnap Beszterce irányába fogunk továbbmenni.

Szombat, november 30.

Mai utunk ismét a szép idő jegyében indult. Igy szépen haladunk mindenütt a Maros folyását követve a szűk és mély völgyben. Északra a Kelemenhavasok, délre a Görgényi-havasok 2000 méter körüli hegyóriásai igen meredek szurdokban törnek le. Éppen csak olyan széles völgyet képeznek, hogy a széles, de sekély vizű Maros egyik partján az országút, a másikon a vasútvonal számára marad hely. Igy is az országút sok helyen meredek sziklafalba van bevágva kocsiszélességnyire, míg az út másik szélét már a gyorsfolyású Maros hullámai ostromolják.

Szászrégen felé közeledve, fájó szívvel mondunk búcsút a csodálatosan szép Maros-völgynek, mert útunk innen kezdve magas dombvidéken folytatódik Szászrégentől Szeretfalváig. Ez az útszakasz már jól ismerős, mert annakidején Marosvásárhely felé tartva, egyízben már bejártuk az út kezdetén. Feltűnő azonban az útviszonyok javulása, azóta a tíz nap óta is, mióta ezen az útszakaszon elsőízben áthaladtunk. De még ma is nagyszámú katonaság és igen sok úthenger dolgozik ezen a nagyjelentőségűvé vált útszakaszon.

Az út mentén jobboldalról szép magas vitorlázólejtők futnak, sok helyütt iskolázási célra is alkalmas kifutókkal. Harinától délnyugatra, az épülő keskenyvágányú vasútvonal mellett, hatalmas kiterjedésű legelőt találunk a széles völgyben, és ez a terület csörlőkiképzésre és motoros repülőtér céljára egyaránt megfelel.

Szeretfalvától Besztercének fordulunk, mindenütt a Beszterce folyócska völgyét követve. Jobbkézről összefüggő vitorlázólejtőket képező hegyoldalak mellett haladva, beérkezünk mai állomáshelyünkre, Besztercére. Első útunk a postára vezet, a Szövetségtől várt küldemények és értesítések átvételére, majd autószerelőműhelyt keresünk, hogy kocsinkat alaposan felülvizsgáltassuk, mert a Radnai-havasokon átvezető útunk előtt, a legutóbb Marosvásárhelyen leápolt kocsit elő kell készíteni. A benzinfelvétel váratlanul majdnem kellemetlen helyzet elé állít, de a helyi rendőrkapitány előzékeny közbenjárására, végre sikerült a service állomáson üres tankunkat feltölteni.



Betónerőd Nagyvárad mellett

Ezalatt azonban az idő is elmúlik, úgyhogy a javítást másnapra kell halasztanunk. Szövetségünktől vett értesítés alapján v. Hefty Frigyesnek útját be kell fejeznie, mivel a szabadsága lejárt. Az esti vonatindaláshoz együttesen kikísérjük és fájó szívvel búcsúztatjuk el a fárasztó út alatt összeszokott bajtársunkat.

Esti vacsoránk alatt összeismerkedünk a helybeli katonai és polgári útszakértőkkel és tőlük igen értékes felvilágosításokat nyerünk a Radnai-havasokon átvezető útviszonyokra vonatkozólag. Besztercét illetően pedig megtudjuk, hogy a városnak kb. 14—18.000 lakója van és egy római katolikus, továbbá egy szász gimnáziummal rendelkezik.

Tereprész Beszterce előtt.


Szászrégen feletti vonulat.

Vasárnap, december 1.

Délelőtt térképtanulmányokkal telik el az idő és ezalatt Lakatos Misi az autót hozza rendbe a javítónál kapott segítőerőkkel.

Délután megtekintjük a Besztercétől délre és délkeletre eső területeket és azokat rendszeresen felülvizsgáljuk. Budak, Zsolna és Ragla között elterülő fennsíkon óriási kiterjedésű sima rétet találunk, aminek a mérete nem kevesebb, mint 4×6 kilométer. Esteledik már lassankint és mialatt a vidékre fokozatosan leereszkedik az alkonyat, távol a város felett északra, mint valami művészi csipkeszalag, a lenyugvó nap vöröses fényében hidegen tündöklenek a Radnai-havasok 2000 méteres hegyóriásai.

Hazafelé tartunk a jól végzett terepszemle után. Tasnádi tréfásan kijelenti, hogy egyébként is aludni kell egyet a hatalmas méretű fennsík után, mert ennek hatása alatt most már szinte észre sem veszünk kisebb, magukban alkalmas, de az előbbivel szemben elenyésző nagyságú repülőterepet.

Az este 8—10 fokos hideggel szakad ránk, felettünk szikrázóan hidegen tündöklik a csillagos égbolt, mi pedig azzal a bizakodó reménységgel térünk szállásunkra, hogy útunk holnapi, legnehezebb szakaszára verőfényes időt kapunk.


A szentbenedeki Korniss-kastély.

Hétfő, december 2.

Alig dereng még, amikor elhagyjuk Besztercét. Az égbolt azonban derült és az út csontkeményre fagyott. A nap első sugarai rózsaszínűre festik a Radnai-havasok csúcsait, a völgyekben azonban még félhomály ül. Borgo-Prundnál letérünk a beszterce—dornavatrai, jó állapotban levő országútról és a Radnai-hágó felé vesszük útunkat. Kétoldalt 1200 m magas csúcsokban végződő meredek hegyoldalak között haladunk eleinte. A csúcsok már tündöklő fehérek, de az országutakat még nem fedi hó. Most gyors egymásután két gumidefektet is kapunk. Oláhszentgyörgynél és Újradnánál. Innen kezdve az út sötét, mély völgyekben kanyarog a Nagy-Szamos partján, évszázados fenyőrengeteg között.

Egyszerre csak utunk meredek szerpentinekbe megy át és állandó erős emelkedés után váratlanul csodálatos panoráma tárul szemünk elé. Felérkeztünk a Radnai-hágóra (1278 m) és nyugati irányban az Ünőkő (2219 m) csoport csipkés hófehér csúcsai szinte elkápráztatják a mély, sötét erdőkhöz szokott szemünket. Itt már az utakat és a fenyőket is tekintélyes hóréteg borítja.

A hágón keresztülhaladva, ismét leereszkedünk a völgyekbe, míg elérjük Rotundát. Ennek az a nevezetessége, hogy innen már csak 4 km-re van a román határ. Most útunk 180 fokos fordulattal visszafordul a Borsai-hágó (1414 m) irányába. Ez útszakasz mentén még sűrűbben emelkednek a merő szebbnél-merészebb hegyóriások a láthatáron. Borsa fölött egyetlen meredek lejtőben szökik fel a Horthy-csúcs (2305 m), mely megnagyobbodott hazánk jelenlegi legmagasabb csúcsa.

Lenyűgözve nézzük a félelmetes sziklatömeget és a csatlakozó 2000 m-es hegyóriásokat. A dimenziók itt már olyan hatalmasak, hogy szinte elszédítik az embert. A jobbkézről eső Máramarosi-havasok még a lenyugvó nap fényében tündökölnek, de a Horthy-csúcs északi falai már rohamosan sötétednek és még félelmetesebbek lesznek.

Sötétben érjük el Felsővisót, ahol mai útunkat be is fejezzük, a magashegyi vitorlázások lehetőségeiről szerzett értékes tapasztalatok birtokában.

Kedd, december 3

Megint kora hajnalban indulunk tovább Felsővisóról, útunk eddigi legkényelmetlenebb szállásáról. Valamenynyiünket erősen megviselte a rossz éjszaka.

Utunk a Visó-folyó völgyét követi és Terebesnél átkelünk a Visó és Tisza összeömlése fölött. Innen Máramarosszigetig betónúton haladunk tovább.

Megérkezésünk után azonnal vulkanizálót keresünk, hogy gumijainkat útunk hátralévő szakaszára rendbeszedessük. Találunk is szerencsére egy vulkanizáló üzemet, amelyik hajlandó a gumikat másnap délre elkészíteni. A felül vizsgálat során kiderül, hogy az egyik használatban lévő köpenyünk javíthatatlanságig szétment. Ez a futófelületen nem látszott, így a hír meglepetésnek számított. Innen kezdve tehát csak egy tartalékkerekünk lesz.

Délután folyamán egy kölcsönkerékkel Aknaszlatinára megyünk át és örömmel látjuk, hogy ott remek motoros repülőtér áll hangárral és egyéb létesítményekkel.

A kőhajításra lévő sóbánya megtekintése után még felkapaszkodunk a motoros repülőtértől északra fekvő igen szép lejtőkre és megállapítjuk, hogy azok kezdő kiképzéstől végig igen használhatók.

A városba visszatérve, az autónkat biztonságba helyezzük és a helyi viszonyokat derítjük fel. Megtudjuk, hogy a város lakóinak száma kb. 30.000 lélek és két fiúközépiskolája van.


Gyalui havasok.

Szerda, december 4.

Délután 2 óra lett, mire a gumik elkészültek és indulni tudtunk. Egyébre már nem gondolhattunk, mint hogy átmegyünk Husztra, legalább másnap ezzel is előbbre jutunk. A betónúton szokatlanul könnyen és gyorsan halad kocsink és útközben figyelmünket megragadja Úrmező felett egy 224 m magasságú, koporsóalakú hegy, mely látszólag mindenirányú szélben alkalmas vitorlázásra.

A városba érve, a helyi leventeparancsnokságon felkeressük Keglevich János századost, mert a motornélküli repülés helyi megszervezése körül kifejtett fáradozásai már a multból ismeretesek előttünk. Bemutatja nekünk agilis segítőtársát, Csajkovics Károly tanítót és vacsora közben megismerjük a huszti motornélküli repülőtörekvések multját és jelenét.

Megállapodunk Csajkovics Károly barátunkkal, hogy másnap reggel ½7-re szállásunkra jön és elkalauzol a kiszemelt területre.

Csütörtök, december 5.

Reggel megbeszélés szerint indulunk ki a várostól mintegy 3 km-re északra fekvő terület megtekintésére. A terület városfelőli szélén 20×12 m alapterületű hangárt találunk. Elég megviselt állapotban van, a kapuk és több helyütt az oldalfalak is hiányosak. Első pillantásra látjuk, hogy a hangárt legcélszerűbb lenne újraépíteni a benne lévő anyagból, mert a tetőszerkezete is megromlott. A huszti leventeegyesület a hangár kijavítása céljára különben is tárol faanyagot. A hangár mellett, mint érdekességet, megtekintjük a mintegy 4 méter magas és katapult start céljára



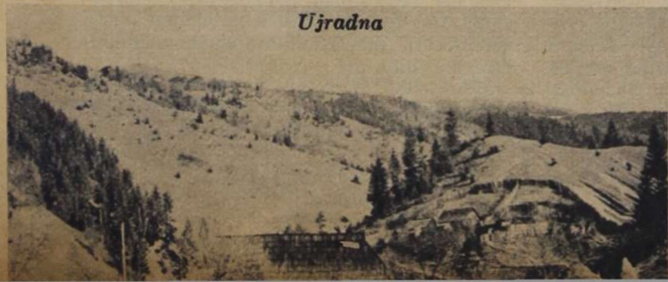

Rotter Lajos és Ulbrich Hugó a terepkutató bizottsággal Kolozsvár mellett

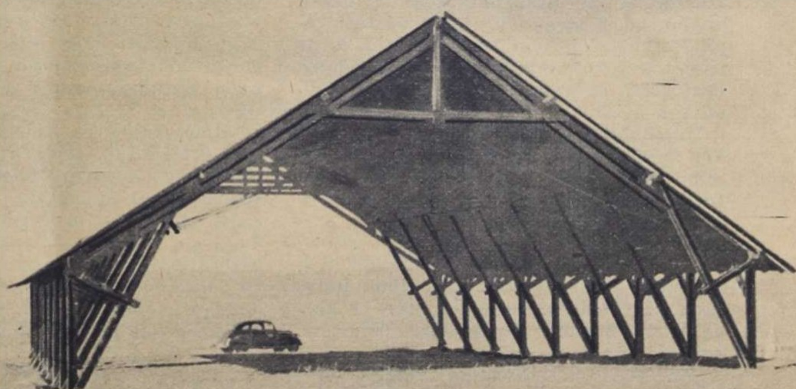

Jobbról a háttérben a Radnai-havasok a Horthy-csúccsal

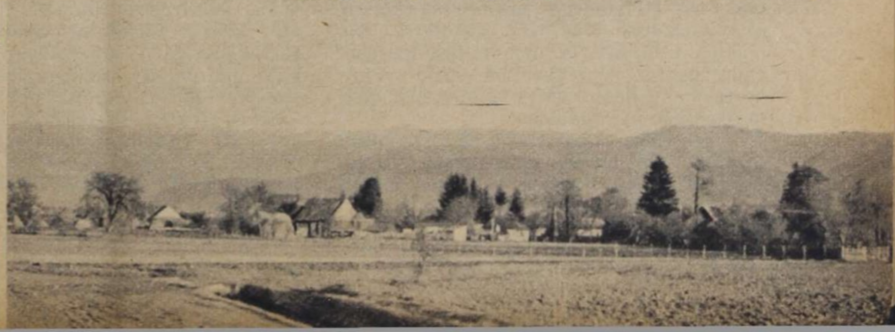

Magura

Képek a „VITORLÁZÓTEREP-KUTATÁS ERDÉLYBEN" című cikkhez


A Hargitán


Ujradna


A marosvásárhelyi vitorlázó hangár váza (román örökség)


Kovászna és környéke a Háromszéki havasokkal



szolgált állványszerkezetet. Még a cseh időkben, úgylátszik, innen akarták az »A« vizsgákat indítani a Zögling-szerű iskolagépeikkel. A terepet egyébként kocsiút szeli át és ennek jobbkézfelőli oldalán 4—500 l-oidas legelő csörlési és vontatási célokra igen jól megfelelne. A terepet északról szegélyező, kitűnő vitorlázólejtőkkel rendelkező hegyek lejtőindításra is igen jól megfelelnek, csörlésből pedig szintén könnyen elérhetők.

Innen Úrmező felé veszük útunkat, hogy a tegnap kiszemelt hegyet megtekintsük. Azonban nem találunk olyan utat, amin közvetlen közelébe juthatnánk és így kb. 3 km távolságról a 75.000-es térképre támaszkodva vesszük alaposabban szemügyre. Szemmelláthatólag igen alkalmas terep és nem csoda, hogy az első huszti motornélküli repülőmegmozdulások idején magnuk is vitorlázási célokra szánták.

Utunk továbbiakban Munkács felé vezet. Nagyszöllős felett óriási csonka gula alakú hegytömböt találunk, mely minden szélirányban vitorlázható. Sajnos, iskolázási célokra itt nincs terep és a hegyharmad lejtőig szőlővel borított.

Majdnem azonos a helyzet Beregszásznál is. A terep alakulása itt olyan kiváló, hogy ideálisabb motornélküli repülőterepet képzelni sem lehetne, de az itteni lejtőket szintén szőlőültetvények borítják, egészen a legfelsőbb csúcsokig.

Továbbiakban még Munkács környékén nézünk szét, de itt nem találunk alkalmas területeket, ennélfogva már fordulunk is vissza, hogy még estig elérhessük Szatmárnémetit.

Péntek, december 6.

Rendes szokás szerint hajnalban indulunk ki Szatmárnémetiből, hogy a környékbeli bejelölt területeket bejárhassuk.

Sárközön át az Avasság vidékét nézzük meg elsőbben. A találakú völgy minden szélirányban igen alkalmas és minden kiképzési fokra megfelelő, azonban megint a szokásos művelt terület, amerre csak szemünk ellát. Visszafordulva, Halmin keresztül Batarcs—Nagytárna és Feketeardó útvonallal körbezárt területet vesszük szemügyre. Itt megint találunk az úrmezeihez hasonló koporsóalakú hegyet, csak azzal a különbséggel, hogy ennek a méretei még lényegesen nagyobbak.

A városba visszatérve, a Szamoson átkelve, megnézzük a motoros repülőteret. Jelenleg itt sem találunk semmi életet, noha igen szép létesítmények vannak. Keskenyvágányú vasút biztosítja a várossal közvetlen összeköttetését. A repülőtér szomszédságában, továbbá a város felé vezető országút mentén is találunk további csörlési célokra megfelelő területeket.

Mai napunk befejezéséül végül a városból legyezőszerűen kiágazva szemrevesszük a környéket, de itt is többnyire mezőgazdasági művelés alatt állanak a számbajöhető területek.

Szombat, december 7.

Ma éjszaka kaptunk első ízben havazást és úgy látszott, hogy útunknak végét kell vetnünk, de reggelre kelve csak egészen vékony hórétegét találunk. Azért sietve indulunk neki a mára tervezett hosszú útunknak, mely Nagybányán és Zsibón át Kolozsváron fog végződni.

Nagybányát délnyugatról közelítjük meg és Felsőbánya irányában tovább megyünk. Felsőbánya felett tengernyi szerpentinen feljutva, pár kilométer után visszafordulunk a havas, zúzmarás erdőből, mert ez a vidék szemmelláthatóan igen sűrű erdővel borított és ezen felül még a megközelítése is nehézkes.

Délnek fordulva, Szakállasfalva környékét alaposabban szemügyre vesszük, de ez a vidék nem látszik alkalmasnak, eltekintve attól, hogy szintén erős gazdasági művelés alatt áll. Útunk további során Nagynyíres után komppal kelünk át a Szamoson, majd igen elhanyagolt utakon, a Meszes hegységen keresztül sötétben érjük el Kolozsvárt. Itt örömmel értesülünk, hogy a helyi repülővezetőség másnap délelőtt a Magyar Szárnyakkal karöltve, repülő matinét tart. Arról is értesülünk, hogy Rotter Lajos, a MAeSz alelnöke, továbbá Ulbrich Hugó, a Cserkészrepülők társelnöke is leutaztak Kolozsvárra, előadást tartani, illetőleg a helyi szervezés eddigi eredményeit megtekinteni.

Vasárnap, december 8.

Boldog izgalom uralkodik a kolozsvári repülőkön, mikor a pesti vendégeiket várják. Ettől a naptól várják hatéves álmuk beteljesedését, remélve a motornélküli repülő kiképzés mielőbbi megindulását.

Az időjárás is ünnepi arcot öltött, úgy látszik feledtetni akarta ezzel is első kolozsvári látogatásunk emlékeit. Erős délnyugati szélben, verőfényes, tavaszias időben vágunk neki a várostól északra fekvő Szénafüvek kiterjedt iskola és vitorlázó lejtőinek. Tizenegy órakor kezdődik azonban a Magyar Szárnyak film-matinéja és így a szemrevételezést akkorra már be is kell fejezni.

A sajátos növényzetű Szénafüvek iskolázás szempontjából nagy lehetőségeket ígérnek, de vitorlázó lejtői már kevésbé jók. Az erős délnyugati szélben a Gyalui havasok keltette és hosszú hullámokat jelző négysoros Moazagotl felhőképződményt figyelünk meg annak jeléül, hogy ezen a vidéken még a magassági repülésekre egészen kiváló lehetőségek lesznek.

A jól sikerült matiné után rövid ebéden veszünk részt és már indulunk is a dezméri terepre. A mai szép időben egészen más képet mutat a repülőterep, mint első látogatásunk alkalmával. Most látjuk, milyen alkalmas a lejtő és a leszállóhelyek is sokkal tágasabbak, mint azt a multkori ködben sejteni lehetett. Kezdő és vitorlázó üzemre egyaránt igen jó lehetőségek mutatkoznak és egyhangúlag az a vélemény alakul ki, hogy a kolozsvári motornélküli repülés ezen a terepen fog megindulni.

A városba visszatérve, az unitárius gimnázium dísztermében nagysikerű, másfélórás előadás keretében ünnepi előadást tart Rotter Lajos, a MAeSz alelnöke. A nagyszámú közönség tömör és világos képet nyert a motornélküli repülés lényegéről, valamint a szépségeiről.

Este azután vendégeink visszautaznak Budapestre, mi pedig hozzálátunk útunk hátralévő szakaszának előkészítéséhez. Szokás szerint előkerülnek a különböző léptékű térképek és a bejelölt útvonal vidékét alaposan felülvizsgáljuk.

Hétfő, december 9.

Mai útvonalunk első útszakasza egészen Csucsáig már ismerős. A változás mindössze csak annyi, hogy a Gyalui-havasok és a Bihar-hegység most már hófehéren tündökölnek a nyáriasan kék égbolt alatt és fejüket világító kumulusz-sor koronázza.

Csucsától utunk északnak fordul és Szilágysomlyó, továbbá Tasnád érintésével estére Nagyváradra kell érkeznünk. A Meszes-hegység 1000 m körüli vonulata északnyugat irányból hosszú és jól vitorlázható lejtőket mutat felénk. Tovább haladva, Szilágysomlyó felett ismét szép helyet találunk. Sajnos, ez a terület erősen, szőlővel beültett. Innen Tasnád felé menet a hegyek egyre jobban ellaposodnak, míg Tasnádnál azután elérjük a Nagyalföld határát.

Visszafordulva utunk Margittán keresztül az Érmellék keleti lábánál vezet Nagyváradra. Az országútnak ez a szakasza szinte elviselhetetlen rossz állapotban van. Ehhez járul még a megolvadt hó, annyira, hogy helyenként úgy szeljük az út sarát, mint valami tengerjáró hajó a hullámokat.

Nagyváradon autónk alapos mosást és kezelést kap, hogy a sáros, rossz út nyomait eltüntessük. Nagyváradot idefelé csak átutazóban láttuk, úgyhogy most valóban meglepő a szokatlan élénk nagyvárosias képe. Igaz ugyan, hogy a város lélekszáma 80.000 körül jár és rosszmájú tisztelői már a multban is »Pecepart Páris«-nak nevezgették. A hajdani mozgalmas élete ugyan az elcsatolás 20 éve alatt végvár jellegénél fogva visszaesett, ma azonban ismét megélénkült az élete.

Magas kultúrnívójáról pedig az 5—6 középiskola és a szebbnél-szebb köz- és magánépületek tanuskodnak.

VISSZAEMLÉKEZÉSEK A VILÁGHÁBORÚBÓL

ZUHANÓBOMBÁZÁSSAL SEMMISÍTETT MEG EGY MAGYAR FŐHADNAGY EGY ELLENSÉGES LÉGGÖMBÖT

A modern légiháborúban oly nagy eredményekkel használt zuhanórepülésről nemrégiben közöltünk háborús visszaemlékezést, amelyből kiderült, hogy ezt az eredményes légiharcászati eljárást hadicélok leküzdésére magyar repülők is alkalmazták a lezajlott világháborúban. *Péterfay* (Plank) József tartalékos utászfőhadnagy a baranyamegyei *Bezedekről* érdekes levélben írja most meg nekünk, hogy szemtanuja volt 1918 júliusában, amikor egy magyar repülőfőhadnagy *zuhanórepüléssel megsemmisített egy ellenséges megfigyelő léggömböt.*

— Az 1918 júliusában — írja — támadásra voltunk előkészülőben és egy ellenséges megfigyelő ballon sok kellemetlenséget okozott. Az ellenséges megfigyelő léggömbök nagyrészét az est beálltával lehúzták, a *Bordi di Molino* irányában egyiküknek néhány estén át fennmaradt, nagy magasságra emelkedett és onnan figyelt bennünket. Ha valami mozgást látott, nyomban értesítette az ellenséges tüzérséget, azonnal lövetett.

— Jelentkezett egy fiúmei magyar származású repülőfőhadnagy azzal, hogy saját elgondolása van a sokat kellemetlenkedő ballon megsemmisítésére. A tisztigyűlésen elmondotta, hogy a következő este szürkületkor magaválasztotta pilótával felrepül. Saját tüzérségünk előtte, vagy mögötte ezer méteres időzítéssel lőjjön, hogy az ellenség a maga gépének gondolja.

— *Mi majd 2500-on repülünk* — mondotta a főhadnagy — *onnan, mint a vércse a csirkére, rázuhanunk majd a ballonra és megsemmisítjük...*

— *Így is történt.* A gépet erősen »lőttük« és az ellenség valóban saját gépének hitte a vakmerőket. A ballont ugyan a gép közeledtére hirtelen húzni kezdték, de amikor a gép továbbrepült az ellenséges vonal felé, a léggömb megállt. Nyilván a léggömb kosarában tartózkodókat és az ellenséges tüzérséget sikerült megtéveszteni. A repülőgép a nagy magasságban hirtelen visszafordult, *fejreállt és fojtott motorral rávágott a léggömbre. Jól láttuk a foszforos géppuskalövedékek útját. A következő pillanatokban a léggömb burkán megjelent a vörös kakas, a ballon kigyulladt, lezuhant, megfigyelői ejtőernyővel menekültek.*

— Később ezt a harcmodort átvették az ellenséges repülők is és a háború vége felé egyre sűrűbben alkalmazták a zuhanórepüléssel való támadást és zuhanóbombázást. Egyszer olyan közel csapott a földhöz meredek szögben a lezuhanó gép, hogy *a benne ülő ellenséges megfigyelőtiszt arcát és rangjelzését tisztán láthattuk.*

Kedd, december 10.

Mai utitervünk összeállításakor már láttuk, hogyha csak az időjárás nem lép közbe, úgy estére visszaérkezhetünk Budapestre.

Ismét a tegnapi útvonalon indulunk észak felé, utunk első szakaszán. Biharnál hagyjuk el a jólismert útszakaszt és most az Érmellék nyugati lába alatt kanyarog utunk a levitézlett Károly-vonal erődítményei és árkai között. A lejtők itt igen laposak, ennél fogva a hozzájuk fűzött reményeket nem váltják be. A tegnapi út tapasztalatai alapján a rossz utakra itt is el voltunk készülve, azonban még így is várakozásunkat felülmulták a most már tűrhetetlen útviszonyok. Nem hiszem, hogy a nagy Fordunkon kívül más autó meg tudott volna birkózni ezzel a feneketlen sártengerrel. Végre fellélegzünk, midőn Érmihályfalvánál elérjük a debreceni műutat. De az időjárás itt úgylátszik csak ezt várta, mert váratlanul sűrű ködfelhő ereszkedett alá, mely innen kezdve egészen Budapestig kitartóan mellénk szegődött. Meglepetéssel láttuk a hóréteg tekintélyes magasságát, mert egész erdélyi utunk alatt sehol sem találkoztunk hasonlóval, a havason átvezető utunk kivételével. Végül hogy semmi ne hiányozzék, szélvédő üvegünk előtt a hópelyhek is megkezdték végnélküli táncukat.

Későn este érkeztünk meg Budapestre és jóleső örömmel üdvözöljük a három hétig nélkülözött otthonunkat. Barátságos búcsúzások után a kimerítő úttól testileg elfáradva, de lélekben és szellemben felüdülve tértünk haza.

Közel 3000 kilométeres út alatt valóban sok és felejthetetlen élményben volt részünk. Láttuk azt is, hogy a magyar motornélküli repülés számtalan új és kitűnő lehetőségekkel lett gazdagabb. Ezeknek a tervszerű és rendszeres bekapcsolása a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap és a Magyar Aero Szövetségnek minden szempontból feltétlenül sürgős feladata és elsőrendű fontosságú nemzeti érdek. (Vége.)

REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

LÉGIPOLITIKA, SZERVEZÉS

Mario De Bernardi olasz repülő ezredest aranyéremmel tüntették ki egy újrendszerű repülőgéppel végzett kísérleteiért. A Campini-típusú új magassági repülőgép a Caproni-gyárban készült. Részleteit titokban tartják. Allítólag rakétarepülőgépről van szó.

De Bernardi ezredes az olasz légierők egyik legkiválóbb, régi pilótája, aki a világon először érte el az 500 km-es sebességet. Annak idején a Schneider-serleget is elnyerte és hazájának sok dicsőséget szerzett.

De Bernardi Magyarországon is több ízben megfordult. Résztvett az egyik repülőnapon Budapesten, ahol műrepülést mutatott be.

*

Előléptetések a német légierőknél. *Ruggera* altábornagy tüzérségi tábornok lett. Altábornagyok lettek: *Vierling, Schulz, Dierstling, Süssmann, Koch, Sommé, Fischer, Hehnelt* és dr. *Weissmann* tábornokok. Tábornokok lettek: *Dewall, Mensching, von Hachenburg, von Egan-Krieger, Langemeyer, Steinkopf* és *Harting* ezredesek.

*

Az olasz fegyverszüneti bizottság két vezető tagja: *Pintor* Pietro altábornagy és *Pellegrini* Aldo repülő dandártábornok Rómából Torinóba repülve a piemonti Acoui közelében repülőhalált halt. Mindkét tábornok az olasz tisztikar legkiválóbbjai közé tartozott. Pellegrini résztvett *Balbo* óceánrepülő vállalkozásaiban és az olasz légierők egyik legjobb szervezője volt.

Az olasz fegyverszüneti bizottság új elnöke: Camillo *Grossi* tábornok.

*

Scanlon tábornok, a Londonban működő amerikai légügyi attasé hatáskörét Irországra is kiterjesztették.

*

A berlini görög légügyi és tengerészeti attasét: Tryfon *Constantinidest* visszahívták.

*

Svájc is fegyverkezik. A fegyverkezésre költött kiadások a háború kezdete óta 1940. végéig 1739 millió svájci frankot, 1941. végéig 2800 millió svájci frankot tesznek ki. Az állam adóssága ezzel párhuzamosan 3500 millió frankra emelkedett. A fegyverkezési költségek nagy részét a légierők fejlesztésére fordítják.

*

Bulgária fegyverkezése. *Daskaloff* hadügyminiszter törvényjavaslatot nyujtott be 1260 millió léva fegyverkezési póthitelről. A kiadások jelentékeny részét a légierők kiépítésére fordítják.

*

Japán Saigonban (Francia Indokínában) légi támaszpontot létesített ahonnan nemcsak a dél-kínai területeket, hanem az angol hajózást is veszélyezteti.

*

A francia légierők műszaki szolgálatának éléről *Joux* tábornok visszalépett. Utódja: Emile *Leroux* főmérnök lett.

*

A Kis-Antillák Martinique nevű szigete francia tulajdon. Itt áll a kikötőben Franciaország egyetlen repülőgépszállító hajója: a 22.000 tonnás »Béarn« és ugyancsak itt van beraktározva az a 100 darab amerikai repülőgép, amely a fegyverszünet megkötése miatt már nem jutott el Európába, de francia területre került. Egyelőre nincsenek megbízható hírek sem a 40 repülőgép befogadására alkalmas hajóról, sem pedig a 100 repülőgép sorsáról.

December 8-án *Roosevelt* elnök látogatást tett az angol és amerikai tulajdonban lévő szigetek közé beékelt Martinique-szigeten.

KATONAI REPÜLÉS.

Bombatámadások Messerschmitt-vadászokkal. A brit hadijelentések egyre gyakrabban megemlítik, hogy a német bombatámadásokban nemcsak bombázó, hanem vadászrepülőgépekről is szórnak bombákat. A svájci »Interavia« képet is közöl, amely egy Messerschmitt Me 109 típusú együléses vadászt ábrázol a két futókerék között elhelyezett 250 kg-os bombával.

Vadászrepülőgépek alkalmazását ily nagy súlyú bombák szállítására csak az a rendkívüli helyzet teszi lehetővé, amelybe Németország a francia tengerpart megszállása folytán jutott. A Csatornán keresztül az angol partokig oly rövid a távolság, hogy a vadászgépek benzin helyett bombát vihetnek magukkal. Az ilyen gépekkel a találati valószínűség sokkal kisebb, mint a bombázókkal, mert a szükséges célzó berendezések hiányoznak s a pilótának egyszerre kell a bomba ledobásával és a repülőgép vezetésével foglalkoznia.

*

Mi az a Curtiss »Tomahawk«? Az amerikai Curtiss-gyárban Anglia számára épülő P—40 típusú együléses vadászgépek az amerikai exportjelzés szerint *Hawk 81A*, a Curtiss P—40D, vagy másképen P—46 típusú együléses vadászok az export jelzés szerint *Hawk 87* megjelölést kapnak. (Mind a kettőt 950 lóerős Allison-motor hajtja.) Közülök a P—40-et az angolok »*Tomahawk*«-nak keresztelték el. Mivel ez a géptípus már leszállítás alatt áll, valószínű, hogy a hadijelentésekben a *Spitfire* és a *Hurricane* elnevezések mellett rövidesen a *Tomahawk*okkal is találkozni fogunk.

*

Jobbak a német motorok, mint az angolok. James E. *Chaney* amerikai tábornok öttagú bizottsággal hat hétig tanulmányozta Angliában a légiháborút. Jelentéséből néhány dolog nyilvánosságra került. Igy például azt állítja, hogy a befecskendező rendszerű német motorok jobbak, mint az angol motorok. A gépágyúknak nagy jövőt jósol. Azt állítja, hogy a 20 mm-es Svájci Oerlikon gépágyú és az ugyanilyen űrméretű francia Hispano-motorágyú egyformán bevált. A 25 mm-es Hispano típusú motorágyú — nézete szerint — nem sikerült. Sokat vár a 37 mm-es amerikai gépágyútól, amelyekkel az Angliának szállítandó vadász-, romboló- és bombázógépeket is felszerelik.

*

A Kanadában kiképzett repülő megfigyelők egy csoportja Angliába érkezett. A megfigyelőket rövidesen pilóták is követik. A létszám ismeretlen. Kanadába újabb angol csoportok érkeztek kiképzés céljából. Ezek egy részét az Egyesült Államokban képezik tovább, ahol a tél nem olyan zord, mint Kanadában. Az angol repülő-növendékek egy része Miamiba a Pan American Airwayshoz kerül, ahol távolsági repülésre képezik ki őket. Ezenkívül 10 angol és kanadai pilótát, illetve megfigyelőt óceánrepülésre is kiképeznek, de egyelőre nem lehet tudni, hogy a nagy repülőtávolságú amerikai bombázógépek Európába szállítására fogják-e alkalmazni vagy az arcvonalba küldik őket.

*

Új mentőcsónakok. A német légierők az eddiginél nagyobb méretű mentőcsónakokat rendszeresítettek, amelyekben négy ember kényelmesen elfér. Az új mentőcsónakban ruházati cikkek, élelmiszer, főzőkészlet, jelzőeszközök és kötszer is található.



A repülőhalált halt Pellegrini tábornok bajtársai között.



Egy lelőtt Hurricant húznak ki a csatorna partján.

— A sziámi légierők Indó-Kína határvidéke ellen légitámadást hajtottak végre. A francia gyarmat kormányzósága intézkedéseket tett hasonló meglepetések megakadályozására.

*

Az angol kormány eddig 14.000 darab repülőgépet rendelt Amerikában és rövidesen további 12.000 darab gép szállítására kíván feladni megrendelést.

LÉGIFORGALOM.

Az amerikai légiforgalom további fejlesztését egyelőre beszüntették, mert korlátozni akarják a polgári repülőgépek előállítását. Eddig az volt a helyzet, hogy egyes gyárak a forgalmi repülőgépek előállítását a katonai gépekkel szemben előnyben részesítették. Így például az amerikai haditengerészet 1939. tavaszán megrendelt a Douglas-gyárban 126 zuhanó bombázót. A gyár ezek közül még egyet sem szállított le, holott ugyanakkor havonta tizenkét darab DC—3 típusú forgalmi gépet állít elő az amerikai légiforgalom számára. *Stimson* ezredes, hadügyi államtitkár azt is közölte, hogy egyes repülőgépgyárakban a sárkányok már hetek óta készen állanak, de motorok hiánya miatt nem tudják leszállítani azokat. Ezek a körülmények odavezettek, hogy a légiforgalom továbbfejlesztésének ideiglenesen határt szabnak, sőt azt is bejelentette *Roosevelt*, hogy 1941 júliustól kezdve a polgári repülés céljára fordítandó kiadásokat is csökkenteni fogják a katonai aviatika fejlesztése érdekében.

*

Lisszabon ma az egyetlen csomópontja az európai légihálózatnak és a világ légiforgalmának. Itt van a Pan American Airways transoceáni légijáratainak európai végállomása és ugyancsak itt futnak össze Európa két ellenséges világának: A Német Lufthansának, az olasz Ala Littoriának és a British Overseas Airways Corporationnak repülőgépei. Londonból hetenként két gép érkezik Lisszabonba.

*

Az Air France repülőgépének fedélzetén hősi halált halt *Chiappe*, szíriai főkormányzóval együtt az Air France két régi, tapasztalt pilótája is eltávozott az élők sorából. Az egyik *Guillaumet* főpilóta, a másik *Reine* repülőkapitány. Guilleaumet az első számú francia pilótaigazolvány birtokosa volt és számtalanszor átrepülte a Délatlanti-óceánt, valamint néhányszor az északi szakaszt is. Számos repülése volt a Kordillerák fölött és mind ő, mind pedig Reine a repülőgépen megtett kilométerek milliomosai voltak.

A repülőgépen összesen öten tartózkodtak, amikor a Tunisztól északra vívott olasz-angol tengeri ütközet fölé kerültek. Az ütközetben egy angol repülőgépszállító hajó is résztvett és minden bizonnyal annak egyik vadászgépe lőhette le az Air France Farman-típusú utasszállító gépét. November 27-én a déli órákban a szárazföldön a következő szikratáviratot fogták fel Chiappe repülőgépéről: »*Lőnek bennünket. Gépünk ég. SOS.*«

Az Air France egy félév alatt három repülőgépet vesztett el légi harcban. Egy gépét Indo-Kínában a japánok lőtték le. A másik Dakárnál ment tönkre, amikor *De Gaulle* tábornok próbálta a várost megostromolni. Chiappe gépe tehát a harmadik a háborús áldozatok sorában.

Ugyanerre a sorsra jutott Kínában a kínai-amerikai légiforgalmi társaság egyik repülőgépe is, amelyet egy japán vadászrepülőgép a Csungkiang—Hongkong—Kungming-vonalon lőtt le tíz utasával együtt.

A légiforgalom biztonságát tehát egy új tényező veszélyezteti: az ellenséges támadás.

*

Chiappe utódjává Szíria főkormányzói tisztségébe Henri *Dentz* francia tábornokot nevezték ki, aki régebben a francia vezérkar szíriai hírszolgálatának vezetője volt s így a szíriai viszonyokkal ismerős.

Egyébként a francia kormány tiltakozását jelentette be a madridi követség útján Londonban Chiappe gépének lelövése miatt. A francia sajtó szerint a Farman-gép indulását előre bejelentették az illetékes tényezőknek. A gép különben a francia trikolor színeit viselte és szárnya vége azonkívül sárgára volt festve, hogy jelezze semlegességét.

*

Fertőző betegségek repülőgépen történő behordozása ellen az olasz légiforgalomban elővigyázati intézkedéseket vezettek be.

REPÜLŐSPORT.

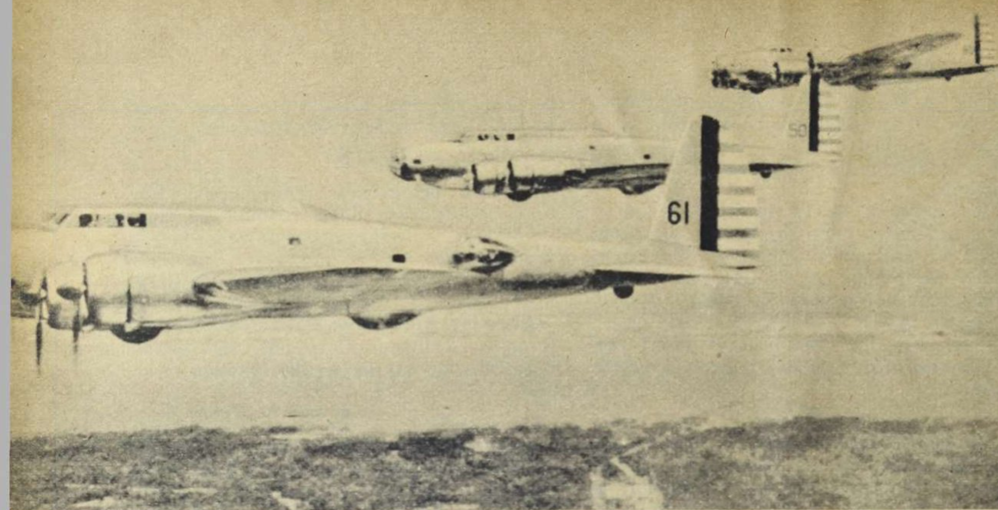
A csilei Aero Club az amerikai Taylorcraft Aviation Corp.-nál 20 darab kétüléses Sport- és gyakorlógépet rendelt.

*

Svédországban felkarolják a motornélküli repülést, mert a haderőnkívüli repülőkiképzés egyik tényezőjét látják benne. A közép-svédországi Falköping mellett Alleberg repülőterén vitorlázó repülőiskolát állítanak fel az állam és a magánosok támogatása mellett.

*

A Svéd Aero Club vezértitkárává *Harald Gustaf Enell* repülőezredest választották meg, aki eddig légügyi attasé volt Berlinben.



MŰSZAKI ÉS VEGYES HÍREK.

Ford a Párizs melletti Poissyban leányvállalatot létesített. A »Ford Française« építkezései befejezést nyertek s a gyár repülőmotorok gyártására is készen áll. Még nem lehet tudni, hogy a megváltozott viszonyok mellett milyen motorok gyártása jön tekintetbe. Eleinte Rolls-Royce »Merlin«-motorokról volt szó.

✱

Messerschmitt-gyár Münchenben. A német Messerschmitt-gépek a köztudomás szerint eddig Augsburgban és Regensburgban készültek. Az »Interavia« állítása szerint az augsburgi gyárat megnagyobbítják és Münchenben új Messerschmitt-gyár létesül.

✱

A svédországi repülőgépgyártás nehézségekkel küzd. A svéd repülőipar megteremtése már három éve folyik, de az időközben kitört háború a gyártás menetét megnehezítette. A gyár 3 millió svéd korona alaptőkéjét 1939-ben 17 millióra emelték, de ez is kevésnek bizonyult és valószínű, hogy erősebb állami támogatásra lesz szükség s ezzel együtt a vállalat államosítására is sor kerül. A Svenska Aeroplan A. B. székhelye: Trollhättan és Linköping. Repülőgépek és motorok előállításával foglalkozik. Eredetileg német, francia, angol és amerikai gyártási jogokat vásároltak meg s főleg német és amerikai mérnökökkel dolgoztak. A vállalatnál az államon kívül a Bofors-gyárnak van nagyobb érdekeltsége.

✱

A Douglas B—19, Amerika nagy hatósugarú bombázója befejezés előtt áll és a próbarepüléseket néhány héten belül megkezdik vele. A gép terjedtsége 64 m, hossza 40 m és magassága 12.6 m. Tehát a szokásos méreteket lényegesen túlszárnyalja. 4 motorja (Wright Duplex Cyclone) egyenként 2000 lóerőt teljesít. A törzs felső részén elhelyezett, félgömbalakú lőtoronyba 37 mm-es gépágyút építenek. Egyéb adatok ismeretlenek, illetve még megerősítésre szorulnak. Ha elkészül, ez lesz a világ legnagyobb teherbírású és működési sugarú bombázórepülőgépe.

✱

Amerikai zuhanóbombázók Angliában. Franciaország 100 darab DB—7 típusú zuhanóbombázót rendelt Amerikában. Franciaország kiesése után a megrendelést Anglia vette át s a gépek leszállítása már megkezdődött. Részletes adatok nem kerültek róluk nyilvánosságra. Két, 14 hengeres Wright Cyclone csillagmotorjuk van, egyenként 1350—1600 lóerővel. Repülősúlyuk 8650 kg.

✱

Megszűnt a sztrájk az amerikai Vultee-repülőgépgyárban. A munka a sztrájk következtében két hétig szünetelt. Az amerikai kormány a jövőben erélyes eszközöket vesz igénybe a hadianyaggyárak termelését veszélyeztető sztrájkok megelőzésére, illetve letörésére.

✱

Svédország 254 egy- és kétüléses vadászrepülőgépet rendelt Amerikában. Miután a gépek elkészültek, leszállításukra — a megváltozott viszonyok folytán — nem kerülhetett sor. A gépek egy részét az amerikai hadsereg vette át és a Fülöp-szigeteken működő amerikai repülőalakulatokat erősítették meg általuk. Másik részüket: a Vultee-gyárban megrendelt 144 Vanguard-típusú együlésest Kanadába szállították, ahonnan azok bizonyára rövidesen az európai hadszíntérre kerülnek.

✱

Az amerikai munkanélküliség erősen csökkent a hadiipar fellendülése óta. A jelek arra mutatnak, hogy a munkanélküliség problémáját a hadiipar — elsősorban a repülőipar — fejlődése folytán sikerül megoldani, vagy legalább is lényegesen enyhíteni.

✱

A repülőgépgyártás egységesítésére a 22 legnagyobb iparvállalat részvételével egyeztető bizottság alakult az Egyesült Államokban. A bizottság főleg az építési eljárások és az egyes alkatrészek egységesítésével foglalkozik.

✱

Az amerikai repülőgépgyárak 1940-ben négyszerannyi hadi repülőgépet állítottak elő, mint 1939-ben. 1940 szeptemberben 800, októberben 950 repülőgépet termelt az amerikai hadiipar. William S. *Knudsen*nek, az amerikai véderőbizottság elnökének nyilatkozata szerint az amerikai repülőgépgyárak 1941 januárban 1250, 1941 júliusban 1500 és 1942-től kezdve 3000 repülőgépet kell előállítaniok havonta.

A repülőgépgyártás fejlődését a motorgyártás visszamaradása hátráltatja. 1940 szeptemberben 1500 nagyteljesítményű és 900 kisteljesítményű motor hagyta el a fékpadot. A nagyteljesítményű motorok zöme: 829 darab 1000 lóerős motor a Pratt—Whitney-gyárból került ki. A termelés többi része nagyobbrészt a Wright-gyárra esett, míg a folyadékhűtéses Allison-motorok gyártása erősen visszamaradt. Az Allison-gyár decemberben mintegy 240 motort állított elő mindössze, míg januárban 310, áprilistól kezdve pedig mintegy 400 motor előállítására számítanak. Ugyanakkor három géptipust kívánnak ellátni Allison-motorokkal: a Curtiss P—40, illetve az ennek továbbfejlesztéséből származó P—46 típusú egymotoros, együléses vadászokat, a Lockheed P—38 típusú kétmotoros, együléses vadászokat és a Bell P—39 típusú egymotoros, együléses vadászokat (rombolókat), azaz Amerika legnagyobb teljesítményű és fegyverzetű vadászgépeit. Ezek közül a Curtiss P—40-es gépek sorozatgyártása már megindult és havonta 240 darab kerül legyártásra. Tehát egyedül a Curtiss-gépek felhasználják az Allison-gyár egész teljesítőképességét. A két másik géptípus sorozatgyártása szintén megkezdődik rövidesen, anélkül, hogy az Allison-gyár kapacitása mind a három géptípus motorszükségletét fedezni tudná. Az Allison-gyár kezdeti nehézségeit mutatja az is, hogy a motorok 1090 lóerő helyett csak 950 lóerőt teljesítenek, ami természetesen a repülőgépek teljesítményére is kihat.

Az amerikai légierők befolyására a kormány James H. *Doolittlet*, a Repülő Kísérleti Intézet vezetőjét delegálta az Allison-gyárhoz tanácsadóként, hogy ott rendet teremtsen.

✱

A kaliforniai repülőgépgyárak a háború kezdete óta 1940 november 15-ig 1745 hadirepülőgépet szállítottak Nagy-britanniának. Közülök:

589 darab Lockheed B—14 típusú kétmotoros bombázó (Hudson).

356 darab Douglas DB—7A típusú kétmotoros bombázó.

800 darab North American típusú bombázó iskolagép.

A Lockheed-gyárnak további megrendelései vannak az angol kormánytól Hudson-típusú bombázók és P—38 típusú rombolók szállítására. A Douglas DB—7 típusú bombázókon az angolok javításokat kívánnak végrehajtani és ugyanezt a típust nemcsak a Douglas-gyárban, hanem a Boeing-cégnél is gyártatják. Az utóbbi 275 darab szállítására kapott megrendelést.

✱

A Norvégiából megrendelt 24 darab Northrop PB—3 típusú egymotoros felderítő és bombázógépet az amerikai gyár az angoloknak fogja leszállítani. A Northrop-gyár ezenkívül további 17 millió dollár értékű megrendelést kapott az angol kormánytól repülőgépek szállítására. Egyelőre nem lehet tudni, hogy a gyár a saját konstrukcióját fogja-e szállítani, vagy a Bell—39 Airacobrát gyártja licenciában.

✱

A Lockheed-gyár 100 darab »Hudson«-típusú bombázógépet szállított Ausztráliának.

✱

50:50. *Roosevelt* bejelentette, hogy az Amerikában gyártott hadianyagok — köztük a repülőgépek és motorok — 50 százalékát a saját hadseregük fejlesztésére fordítják, míg további 50 százalékát Angliának küldik. Ezzel kapcsolatban december 20-án engedélyt adtak 40 darab Boeing B—17 típusú, négymotoros »repülőerőd« Európába szállítására.



Légitámadás hadihajó ellen a Földközi-tengeren

SZÁRNYAS HŐSÖK

Regény, Irta: Száva Tibor

Bátory mérnök az elmaradhatatlan cigarettával a szájában kényelmesen helyezkedett el a vezérigazgató foteljében. A negyvenes éveken valamivel túl levő mérnök hajában csak a csillogó ősz szálak mutatták a korát, mozdulatai azonban frissek és határozottak. Elénk szemei nyomon követik a szobában fel-alá sétáló vezérigazgatót.

A vezérigazgató töri meg a csendet... — Tennünk kell valamit, Sándorkám... A válság küszöbön áll. Hat hónap mulva le kell állítanunk a D-műhelyt és ez azt jelenti, hogy 300 munkás marad kenyér nélkül. Nincs sok választásunk!... meg kell próbálnunk mindent... még ha az őrültségnek látszik is...

— Egyáltalán nem látszik őrültségnek, — szól közbe Bátory — a terveket átnéztem, ha egy kicsit újszerűek is, de lehetséges a siker. Külföld — legyint a kezével. — Ha tömegtermelésről van szó, nem versenyezhetünk vele, de — teszi hozzá — egy gépet egy alkalomra minden követelménynek megfelelőt, ki tudunk állítani és itt erről van szó.

— Kérlek, — áll meg vele szemben az igazgató — már határoztunk tegnap az ülésen. Rendelkezésére bocsátjuk annak a fiatalembernek a szükséges anyagokat, csak az a kikötésünk, hogy te ellenőrizd a munkáját.

— Természetesen, — Bátory eloltja a cigarettáját — behívom a tervezőt, beszélj magad vele. — Kiszól az ajtón. — Kéretem a mérnök urat.

Magas karcsú fiatalember lép be, szerény határozott modorú, Csery Ferenc — mutatkozik be.

— Foglaljon helyet... — mondja az igazgató, jól szemügyre véve a látogatót. Magashomlokú, fekete hajú, szélesvállú rokonszenves férfi igen jó benyomást tesz rá.

— Azért kérettem ide a mérnök urat, — mondja helyet foglalva az igazgató — hogy a hozzánk benyujtott repülőgéptervéről tárgyaljunk.

— Kérem... — foglal helyet a fiatalember. — Az én részemről semmi nehézség sem fenyeget az esetleges feltételeknél. Állás nélkül vagyok jelenleg — teszi hozzá lemondólag.

— Az igazgatóság elhatározta, — folytatja az igazgató — hogy kivitelezi az ön terveit, de... nem tudunk nagy fizetést adni... sem a terveket megvenni nem akarjuk... — tart kis szünetet az igazgató. — Azonban alkalmat adunk arra, hogy gyakorlatban kipróbálja a gépet és a siker esetén újra beszélnénk az ügyről. A szerződést holnap átolvashatja, ha ez önnek így megfelel — teszi hozzá.

— Kérem — felelt udvariasan a fiatal mérnök. — Hat hónap van a versenyig. Régi álmom, hogy a Turul elkészüljön... repüljön. Ezt a pár hónapot esetleg fizetés nélkül is...

— Arról nincs szó — nyujtja kezét a vezérigazgató. — Elvben tehát megegyeztünk?

— Teljesen... Igyekezni fogok...

— Bátory mérnök úr vezetése alatt fog dolgozni, — mutat a fotelben ülő mérnökre — az ő utasításaihoz tartania kell magát...

Valahonnan mintha távolról hallaná Csery a vezérigazgató szavait. Lélekben már nincs itt egészen. Agyában kergetik egymást a gondolatok... Itt a régvárt alkalom... Most megmutathatja mit tud... Valóra válhatnak a kis műhelyében eltöltött órák álmai... A Turul elkészül... repülni fog... — ujjong a lelke.

— Értem, vezérigazgató úr, nem csalódnak bennem — feleli táguló szívvel. — Szeretne már otthon lenni és elmondani a jó hírt... Elképzeli azt a pillanatot, amikor belép otthon azzal: képzeljétek, elfogadták a terveimet...

Szédülő fejjel megy az óriási műhelyeken keresztül Bátory mérnökkel a kísérleti terembe.

— Itt fog dolgozni — mutat egy asztalra Bátory. — A munkát már holnap megkezdheti... nincs sok idő... alaposan ki kell használni... Tehát holnap — nyujt kezet Bátory...

— Pontos leszek — mosolyog Csery. — Nagyon boldog vagyok, mérnök úr. Köszönöm a pártfogást, — teszi hozzá zavartan — valahogy érzem, hogy önnek köszönhetem terveim elfogadását... hogy dolgoztam...

*

Csery előtt elvonul az elmúlt hat hónap... Az örömök... A kétségek... a munka és minden, minden, ami történt, mialatt a néptelen utcán a gyár felé siet.

Látja magát, amint a jó hírrel haza érkezik. Ujra átéli azt az örömöt, amit ez a bejelentés okozott. Milyen boldog nap volt az, a sok tervezés a jövőről. Az a sok álom, amit akkor festettek, meleg színekkel, Margittal, menyasszonyával, a boldogságról...

Biztosan fenn vannak már és izgatottan várják haza az eredménnyel, — tér vissza a való életbe Csery az álmok világából.

*

Gyors léptekkel siet végig a nagy szerelőépületen a középen álló repülőgép felé. Nagyon korán érkezett, a nagy műhely teljesen üres, csak az új gép mellett mozog egy kis kékruhás alak: Kovács Pista... lám ő sem tudott aludni, valahogy ebben a pillanatban még jobban becsülte ezt a derék munkást.

— Jó reggelt, mérnök úr!... Nagyon szép időnk lesz a próbarepülésre — köszön tisztelettudóan Kapás. Nyílt tekintetű szemei hűségesen tapadnak a sovány fáradt arcú fiatal mérnökre.

— Jó reggelt, Kapás... — fogadja a köszöntést Csery, közvetlen modorában, amiért nagyon szerették a munkások. — Csak sikerüljön... — teszi hozzá mosolyogva.

— Jó kis gép ez, mérnök úr — feleli Kapás, szeretettel veregetve meg a gép szárnyait. — Régen nem edolgoztunk már ilyen gonddal, mindent beleadtunk... meglássa mérnök úr... büszke lesz erre még az egész ország.

— Mondja Kapás, mikor ment el az este Bátory mérnök úr?

— El sem ment, mérnök úr, kérem... Itt dolgozik a rajzolóban, most vittem neki egy kis vizet. Egész éjjel dolgozott.

— Akkor én is odamegyek, ha valaki keresne, ott vagyok. Itt van egy kis pénz, vegyen magának egy-két jó szivart, a mai nap nagy nap, kezdjük jól.

— Köszönöm, mérnök úr!

Csery benyit a rajzolószobába, ahol áthatolhatatlan cigarettafüstben Bátory hajol az asztal fölé...

— Szervusz Feri! Hangzik a füstből... Gyere csak, egy jó gondolatom támadt. Ki is dolgoztam, azt hiszem, a gyakorlatban is menne...

— Sándor bátyám, remélem egy füstemésztő tervrajzán dolgozol, mert arra itt nagy szükség van — nevet Csery — szívesen segítek a találmány pipa- és szivarfüst elleni tökéletesítésében...

— Ne beszéli annyit... — nyujtotta a kezét Bátory — hanem ide nézz! Csery elé téve egy vázlatos rajzot és egy hosszú számítást. Új megoldás a gép stabilitására. A változtatás gyorsan végrehajtható és véleményem szerint jobb, mint a mostani...

— A mai próbafelszállás után kipróbálhatjuk — nézi Csery a tervet — még a végén nem ismerek majd a saját elgondolásaimra, annyit módosul addig, amíg elkészül.

— Csak nem vagy féltékeny, Feri? — üti hátba Bátory kedélyesen Cseryt.

— Mérnök úr, kérem... — nyit be Kapás — megérkeztek az igazgató úr autóján az urak. Most fordultak be az udvarra...

(Folyt. köv.)

A magyar kilométermilliomos repülő beszél

(Horthy Miklós kormányzó urunk a magyar érdemrend lovagkeresztjével tüntette ki Ujváry László pilótakapitányt, a magyar repülés »great old man«-jét. A kormányzói elismerést, azért a nevelő munkájáért kapta, amellyel megalakította a magyar légiforgalmi repülés kitűnően képzett pilótagárdáját. Ebből az alkalomból a repülő pályafutásáról elbeszélgettünk Ujváry Lászlóval, aki jóízű, kötekedő humorával így mondja el a Magyar Szárnyak-nak a vele történteket):

— Hátha már nagyon muszáj és mindenáron elrettentő példát akartok, gyerünk vissza 1915-re. Akkor találták ki, hogy műszaki képzettséggel rendelkező tisztjelöltekből mindenáron repülőmegfigyelőket kell faragni. Na, én négy félesztendőt eltöltöttem a Műegyetemen, a magas vezetés rámondta, hogy: *Ujváry kadettot is Wiener-Neustadtba kell vezényelni!*

— Ott azután nagyszerűen képződtünk: ittunk nagyokat és el jártunk a badeni lóversenyekre. Mindig vesztettünk, erre aztán bősz repülésbe kezdtünk, hogy ha már mi sem nyerünk, más se nyerjen: Beültünk a Brandenburgiba és *illő tisztelettel szétbőgettünk motorjainkkal egy bádeni Királydíjat.* Nagyszerű repülőtény volt: *utána úgy megbüntettek bennünket, hogy csakúgy ropogott!*

— Szóval így kezdtétek?

— Szóval így! Közben repültünk kis Albatrosz-okon, Lohner I. apparátokon, Ófagokon, Focker Bébiken, meg miegymásokon.

— A megfigyelő vizsgán persze, annak rendje és módja szerint — *elbuktam.* Tizenketten voltunk magyarok, valamennyiünket elvágtak. Főleg az volt a panaszuk, hogy az Alföldről származunk és kerékbetörjük a németet. Hát erre újabb két hónapra »befőztek« bennünket pótvizsgára német szóból és megfigyelésből.

— Na, itt azután, mint rettenthetetlen bátorságú megfigyelő arattam a babérokat. Sikerült olyan nagyszerű felderítő fényképeket produkálnom, hogy *maguk a szakértők sem tudták kivenni, hogy mi van rajtuk.* Mondanom sem kell, hogy ezért nagyszabású közszeretet vett körül.

— Régi győzelmekről nem beszélsz?

— Ja, igen, közben az is volt. Az első légigyőzelmem úgy esett, hogy egy Caproni *szívszélhűdést kapott és heves visszavonulásra kényszerült.* Ugy kezdődött, hogy a *Caproni visszalőtt.*

— Hát a második?

— A második meg egy *Fahrmann* volt. Az meg belekerült egy harminc és feles röppályába, amelytől egyszerűen lezuhant Roveretónál. Ennek már többszöri szívszélhűdése lehetett, mert hiszen akkor csak gyalogsági fegyverrel lőttünk egymásra. Az előbbiért kaptam nagyezüstöt, a másodikért Signum Laudist.



Egyszerűen nem hitték el, hogy semmi közöm a dolgokhoz...

— No, aztán százharminc ellenség feletti haláltmegvető felderítés után Szegedre kerültem az *Etrich—Taube* gépekre oktatónak. Ja, igen, közben repülővizsgát tettem. Olyan nagyszerű repülőadottságaim voltak, hogy októberben kezdtem és a következő — *júliusban* már egyedül repültem. Közben egyre nagyobb közszeretetnek örvendtem a magasabb szolgálati körökben, ami abból is látható volt, hogy *az egyik alakulattól a lehető legrövidebb idő alatt kivágtak egy másikhoz.*

— Rettenthetetlen bátorságú repülő voltam már ekkor. Az egyik sétarepülésem alkalmával díszrepülést vágtam ki a babám ablaka alatt. Nyilván a nagy szerelemtől, *tüzet fogott a láda,* úgy szálltam le vele, hogy én maradtam meg, meg egy nagyrakás hamu. Utána egy nagyobb vadászrepülőgépet kellett volna *Aspernbe* átvinnem, de olyan félsz fogott el, hogy — *nagybátran önként jelentkeztem a frontra.* Másnap már egy felderítőszázadnál voltam, onnan kivágtak vadászrepülőnek, mely pályafutásom, meglehetős zivataros és változatos volt. Mikor már nem birtak velem, *büntetésül kicsaptak a Háry századhoz,* ahol olyan nagy undorral fogadtak, hogy *egy hétig nem hagytak repülni.*

— Innen aztán pályafutásom üstökösszerű görbéje határozott emelkedő ívnek rugaszkodott. 1918 november 1-én már olyan kiváló repülő voltam, hogy *úgy kellett az ellenségnek lelőni, hogy leszálljak.* Akkor már nyolc győzelemnél és a második lelövetésemnél tartottam.

A második lelövetésénél *72 gépfegyvergolyó érte a gépét.*

— Az itt vázolt gyönyörűséges pályafutásom után összeszedtem a két előbb említett kitüntetésen kívül egy vaskoronarendet, katonai érdemkeresztet, csapatkeresztet, sebesülési emlékérmet és végezetül háborús emlékérmet.

— 1923-ig a háború utántól, azután a fiatalságot boldogítottam és neveltem.

Ezért kapott 1932-ben kormányzói elismerést.

— 1923-ban aztán a légiforgalomhoz kerültem, a boldog emlékezetű *Aero Expresshez.* F. 13 Junkerseken röpködtünk a Dunáról a Gellértszálló előtt. A stréberségem bizonyítja, hogy innen aztán a Junkersgyár 1924-ben kiküldött Törökországba a Konstantinápoly—angóriai vonal beállítása céljából. *Előkelő idegenként grasszáltam ott három kerek hónapig.*

— A budapesti közönséget 1925 december végén riasztgattuk az úgynevezett hydroplánokkal, utána társaságunk dugába dőlt, én pedig kénytelen voltam idegen vitorlákat kötni magamra. Párizs székhellyel a Cidna-nál repkedtem az összes akkori lehető és lehetetlen őskori gépeket.

1932-ben és 1933-ban egy-egy villámcsapás érte gépét.

— *Az első szétverte a pilótaülést, leszakította a gép hasát és megmágnesezte a törzset.* Ez Pozsony fölött volt 800 méterre, még beértem a villámsujtott ládával Pestre. Másodszor Óbecse fölött vágott egy Focker gépembe a ménkű, *jódarab szárnyat leszedett.* Nékem azért nem lett bajom, mert a *ménkű csalánba nem üt.*

— Mindezeknek utána 1939 januárius havában 13 esztendei szolgálat után az Air France kebeléből átléptem a Magyar Légiforgalmihoz. A franciákra jellemző az a felületesség, hogy krokodilkönnyekkel búcsúztak. Ami azóta történt velem, *arról a nagyérdemű közönség már éppen eleget tud.*

— Persze most arra volnál kíváncsi, hogy mekkora bankbetétem van. Hát két házat építettem, azért kettőt, mert — *az első összedült.* 1923 március 1-től mindmáig *1,470.000 kilométert repültem.* Ne törd a fejed a fölösleges számítással, az jön ki belőle, hogy *negyvennél többször körülrepültem a földet.* Na, most már remélem, hogy ez a szenzációs interjú véget is ért.

— Nem ért véget. — mondom — mert még egy kérdés van hátra.

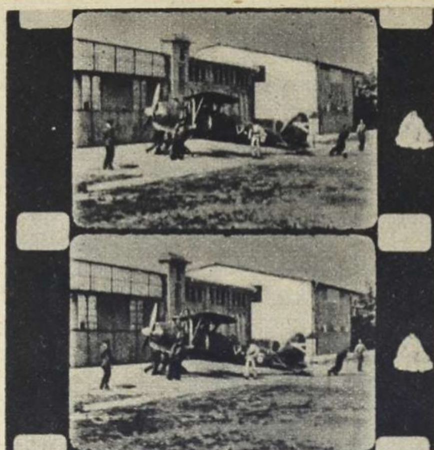
— És pedig?

— És pedig az: *Másfélmillió kilométert repültél, remélem eleget?*

Most az egyszer hagyja el Ujváry kapitányt kiapadhatatlan jókedve. Szinte mérges, ahogy rámdörgi:

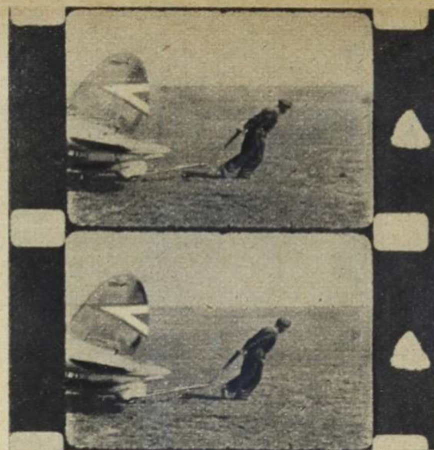
— Vedd tudomásul, hogy *eleget repülni nem lehet...*

(R—ó).



Motorpróbára tolják a gépet.

OKTATÓFILMMEL TANÍTJÁK A REPÜLŐGÉP INDÍTÁST A LÉGIERŐKNÉL



Szép élet a repülőélet

»Valahol Magyarországon« elsötétítik az előadótermet, ahol a növendékek szembenülnek a kis vetítő gyöngyvászonnal. Mögöttük a fogas vezetőorsóra kapcsolják a filmszalagot és az előadó tiszt — egy honvédfőmérnök — szava hallatszik a vetítőgép mellől:

— Fiúk! Jól megfigyeltétek az eddig tanultakat. Mielőtt gépindításhoz, motorpróbára kerülnétek, most a szemetek előtt lejátszódik majd a vetítővásznon: mi-mindent kell pontosan, hibátlan sorrendben elvégeznetek, mielőtt a gép repülésre indulhat.

Halk, surrogó berregés és a kis vetítővásznon megjelenik a felirat:

— *Fiat C. R. 42-es vadászgép motorpróbája és indítása.*

Tiszta, éles, beállítottságában és megrendezésében népszerű, modern, történetében élethű oktatófilm pereg a növendékek szeme előtt a vásznon attól a pillanattól kezdve, hogy a vadászgépet megfogják, kitolják a hangárból, egészen addig, amíg a vadászpilóta beülhet, elstartolhat.

Napsütéses hangárhomlokzat látszik a vásznon, most hozzák ki a »42«-est, minden ember a maga helyén van a gépnél.

Változik a kép: Hogyan kell a vontatót a gép farokrésze alá helyezni és mi dolga van a kivontató repülőhonvédnek?

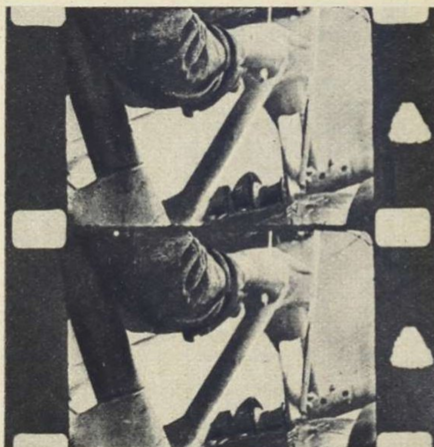
Most az üzemanyagellenőrzés következik: Egy kéz lecsavarja az olajtartály nyílásfedőjét, bedugja a mérőlécet, kiemeli. Ujjával odamutat a rovátkás lécre:

— Elegendő olaj van!

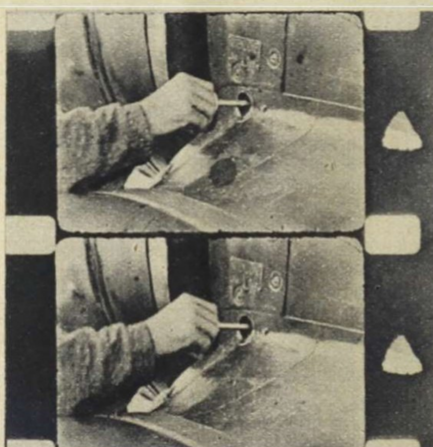
No, ha elegendő az olaj, nyissuk ki az olajcsapot:

— »Az olajcsap kinyitását a kis kar benyomásával végezzük« — mondja a felirat és a képen látszik egy kéz, amint megfogja és benyomja a kis kart.

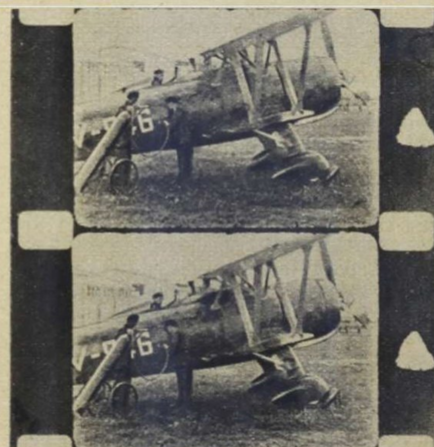
»Benzin, olaj nyitva.« Jöhet a »berántás«. A géphez gurítják a filmen a sűrített-levegős palackot, közvetítőcsövét beillesztik a nyitásba és — következik a beindítás.



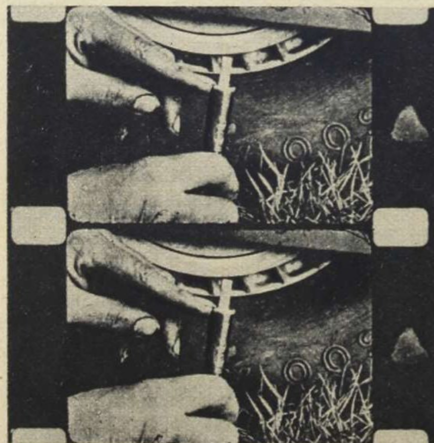
Az olajmennyiség ellenőrzése.



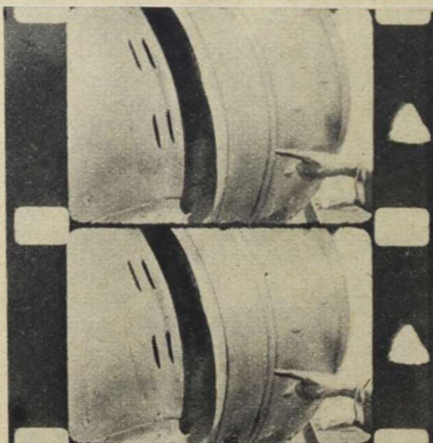
Az olajcsap kinyitását a kis kar benyomásával végezzük.



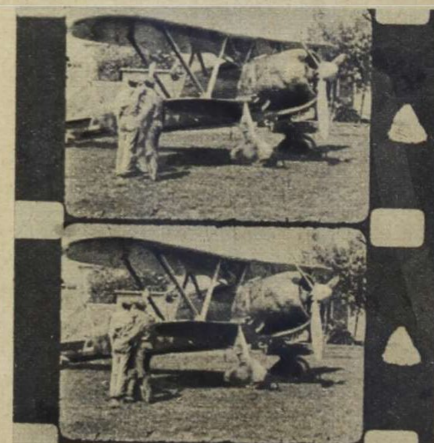
Levegőfeltöltés.



A futókerék tömlőnyomásának ellenőrzése.

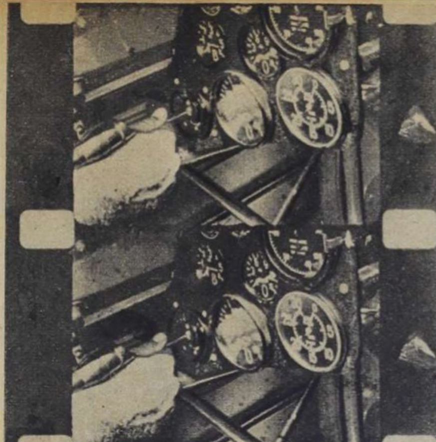


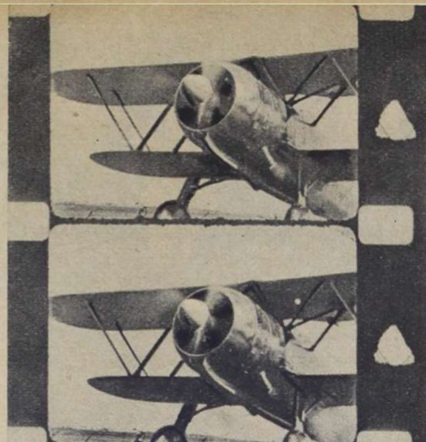
Terelő lapok bezárás előtt.



Indulás előtt a légcsavar közeléből mindenki eltávozik.


Indítás előtt! Szabad.


Indulás előtt a gyujtáskapcsoló bekapcsolása.


Motormelegítés.

Persze, fékbakot helyeztek a kerekek elé és közben ellenőrizték a futókerekek tömlőnyomását és — ujj mutatja, hogy kinyitották a hűtés terelőlapjait.

— Indítás előtt. Szabad! Kifut és felemeli a karját a motorpróbát végző repülőhonvéd.

— »Indítás előtt bekapcsoljuk a gyujtást« — hirdeti a felirat és mutatja a film, azután:

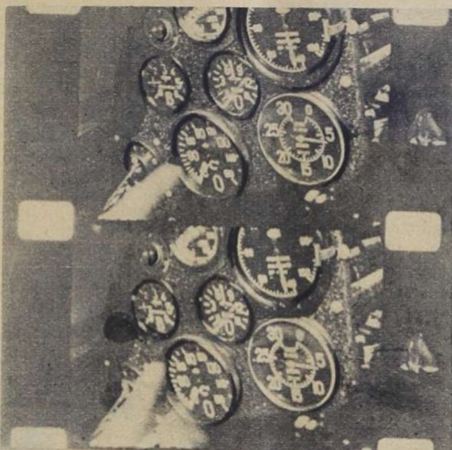
— Indulás előtt a géptől mindenki eltávozik!

Félre is állanak az oktatófilmen valamennyien.

Motormelegítést mutat a film ezután fénylőn, csillogón vakít a filmen a légcsavarkör.

— Még nem elég meleg az olaj! — oktat a felirat és a motorpróbát végző ujja mutatja a műszerfalon a felirat igazságát.

Ilyen aprólékos gonddal és pontossággal vezeti és oktatja a növendékeket az érdekes film, amelynek kettős haszna van: Sohasem téved és rengeteg üzemanyagot takarít meg. Nem kell unos-úntalan járatni a motorokat, a film vagy kétszázszor egymásután fáradhatatlanul ismételi a tanítást.


Még nem elég meleg az olaj.

A *Magyar Szárnyak* mellékelten néhány idetartozó részletet ismertet az oktatófilmről, amelyet — természetesen — légierőnk növendékei előtt vetítenek. A film laikus számára érdekes, eddig nem ismert, nem is hallott dolgokat tár fel, így beillene minden magyar filmszínház műsorába. Szívesen néztük végig, szívesen látnánk viszont valamelyik nagymoziban. Már csak azért is, mert a porcellángyártástól a faúsztatásig mindenről láttunk már magyar kultúrfilmet vagy oktatófilmet, — egyesegyedül a repülésről nem.

(—)



Gróf Csáky Belgrádba indulása előtt búcsúzik Talamó márki olasz követtől. Balra Erdmansdorff német követ



Varga miniszter Rómában.

KÉPES HIRADÓ



Készülnek a hadiutak Afrikában



Olasz csapatok utat építenek



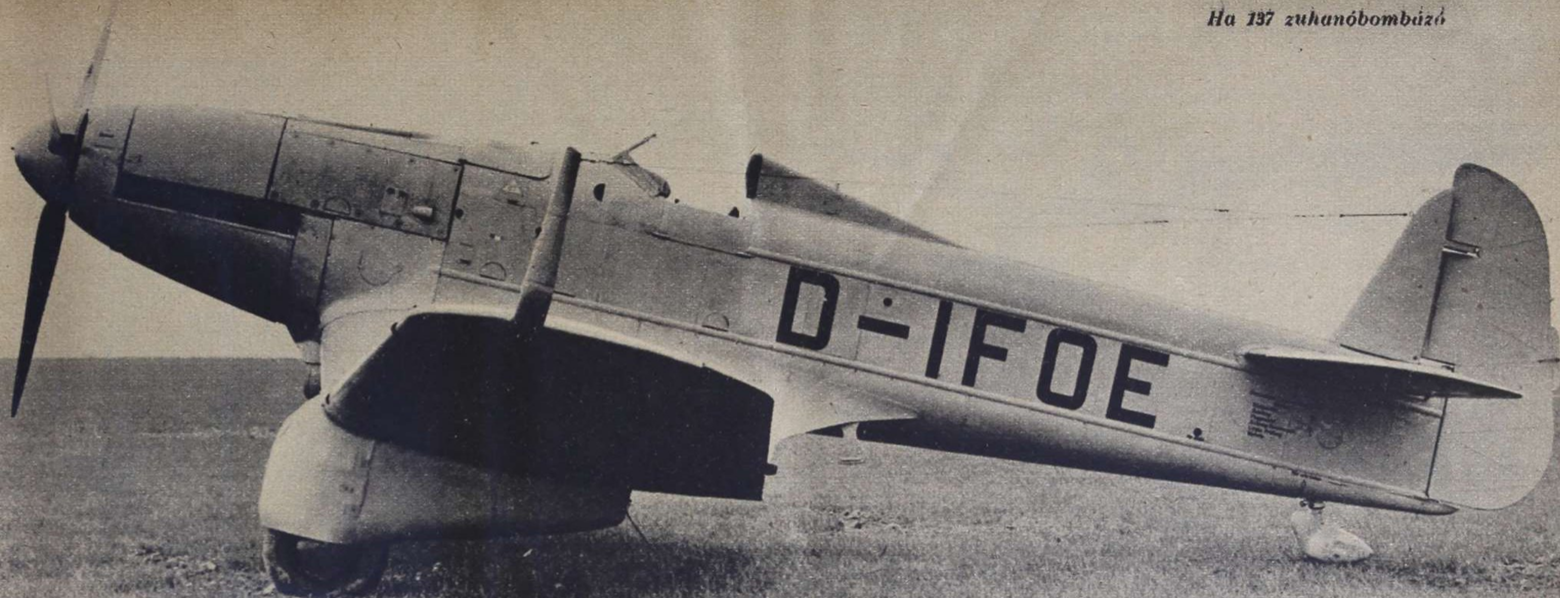
A német légierő eredményes munkát végez Angliában



Az erdélyi ujságirók vacsoráján Pál Gábor beszél. Középen vitéz Kolozsvári Borcsa kamarai elnök és dr. Tóth László



Angol repülők olasz fogságban



LÁTOGATÁS EGY NÉMET REPÜLŐGÉPGYÁRBAN

A háború folyamán gyakran megtörténik, hogy egyik vagy másik harcoló fél propaganda céljából olyan híreket terjeszt, amely félig igaz, vagy egyszerű hazugság. Most folyó világháborúban az angolok ismételten világgá kürtöltek ilyen híreket. Az elmult hónapban angol hadijelentés közölte, hogy a brit repülők földig bombázták Hamburgot, a németek legjelentősebb tengeri kikötőjét. A város és a gyártelepek lángokban állanak. Mivel csak kitalált hazugság és rémhír volt, a németek, hogy megcáfolják ezt a valótlan hírt, meghívták a külföldi és belföldi ujságirókat, hogy győződjenek meg az igazságról. A város megtekintése után a Hamburgban lévő gyártelepeket tekintették meg. Németország hadiiparának egyik legjelentősebb gyára, a Blohm és Voss hajó- és repülőgépépítő művek szintén sértetlen maradt. Németország légi haderejének egyik legnagyobb szállítója ez a gyár, amely most a háború alatt termelőképességének maximumát adja. Eppen ezért nem mulaszthatjuk el, hogy néhány sorban foglalkozzunk ennek a gyárnak történetével és repülőgéptipusainak ismertetésével.

Hitler uralomrajutása után az ötéves terv megvalósításában igen nagy része volt a Blohm és Voss műveknek is. A szorgos munka, amely jellemzi a dolgozó Németországot, különös példaképe ez a repülő- és hajóépítő telep. Egyébként Hitler vezér és kancellár vezetésével Horthy Miklós, Magyarország kormányzója látogatása során megtekintette ezt a gyárat.

A mult évszázad hetvenes éveiben, amikor az angol hajógyártás elvitathatatlan magaslatán állott és a német hajótulajdonosok is az angolokkal végeztették a hajók javítását, vagy az újak építését, ekkor alapította Hamburgban az első hajógyárat Hermann Blohm és Ernst Voss. A küzdelmes munka korszaka 1877-ben kezdődik meg. Eleinte a németek nagyon bizalmatlanok voltak az új vállalkozással szemben, a hajók építését továbbra is az angolokkal végeztették. Az első nagyobb megrendeléseket a német császári hadiflotta részéről kapták. Egészen váratlanul angol megbízások is érkeztek és a kis gyárból hatalmas gyártelep lett. A világháború alatt főleg hadihajógyártással foglalkoztak. A gyár fennállásának 53. évében Ernst Voss halála után 10 évvel, 1930-ban a másik alapító, Hermann Blohm is meghalt. A gyárat két fiára, Rudolf és Walter Blohmra hagyta, akik a gyárat a gazdasági válság ellenére is továbbvezették. A nemzeti szocialista állam megalakítása új irányt szabott a gyár fejlődésének. Eddig a gyárban elkészült összesen: 263 kereskedelmi hajó 1,558.000 tonna tartalommal, 210 darab hadihajó 326.000 tonna befogadóképességgel. A gyár terjedelme 600.000 négyzetméter, vízpartja 3000 méter hosszú. A gyár a Blohm-család tulajdonát képezi, ez az egyedüli német hajóépítő vállalat, amely családi tulajdonban maradt, mert keresztény volt.

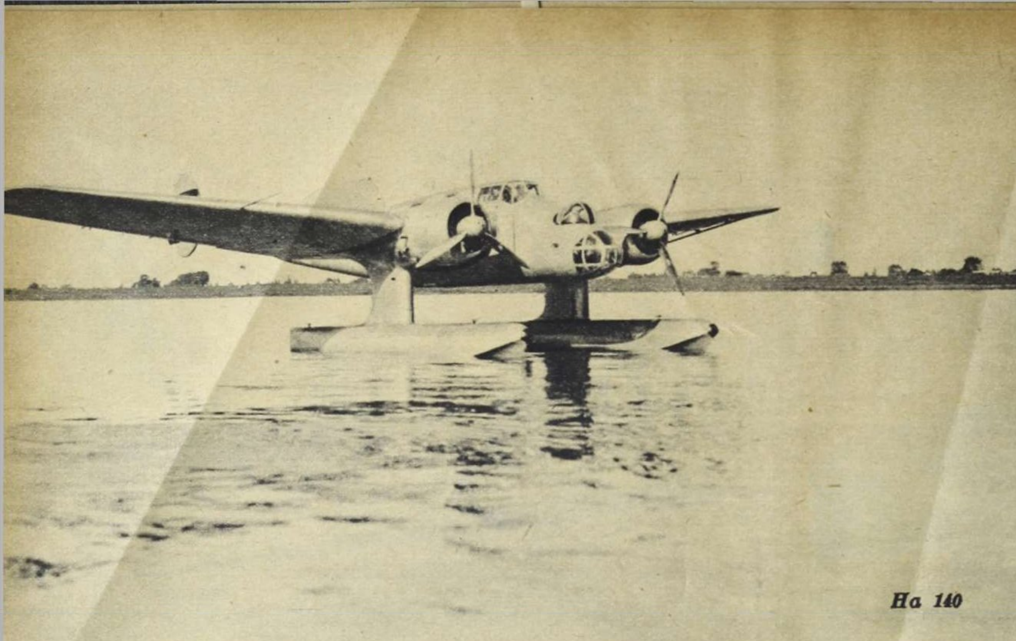
1933-ban, Hitler hatalomrajutásával, a német ipar minden ága fejlődésnek indult és így a repülőgépipar terén is nagy lépéssel haladt előre a technika. Miután a rendszeres légiforgalom is megindult a déli és északi Atlanti-Óceánon, a két gyáros, Rudolf és Walter Blohm a repülőgépépítés terén is érvényesíteni akarták a hajóépítés terén tapasztaltakat. Még 1933-ban létesítettek egy repülőgépépítő osztályt, melynek vezetője dr. Richard Vogt lett s ez az osztály 1937 dec. 31-ig »Hamburger Flugzeugbau GMBH« név alatt működött. Rövid idő alatt az egyszemélyes Ha 136 típusú 500 kg-os kísérleti gépből megalkotta az akkori legnagyobb vízirepülőgépet, Blohm és Voss Ha 139-et, melynek súlya 17.500 kg. Dr. Richard Vogt a gyár új hegesztési módszerével lehetővé tette az acél használatát és különböző vastagságú lemezekből alkotott csőszerkezettel építette a hordfelület vázát, amely a hajlító és csavaró erőnek legjobban ellenállt.

1934-ben készült el ilyen csőszerkezettel egyszemélyes kis gép, melyet dr. Richard Vogt tervezett. Nagysebességű gyakorlógép, mély fedéllel, Bramo SH 14-es motorral. A HA 136 után a gyár egy HA 137 jelzésű egyszemélyes nagy zuhanóbombázógépet készített műhelyében. A külső szárnyfelületek nagyok, ezen a gépen alkalmazták először az elasztikus csatlakozást az alkatrészek összeállításánál. Motorja: léghűtéses BMW 132 A csillag, vagy pedig vízhűtéses Jumo 210, amely 600 lóerőt képvisel. Fegyverzete: négy darab géppuska, amelyek a szárnyban és a gép törzsében vannak elhelyezve.

Magával vihet négy darab 50 kg-os, vagy két darab 50 kg-os és 10 darab 10 kg-os bombát.

Most már meg volt az alap a további fejlődéshez, mivel a gyár 60 éves fennállása alatt hajóépítéssel foglalkozott és később különös gondot fordított a nagy vízirepülőgépek építésére.

Ezek után készítették el a BV 138-ast, nagy vízirepülőgép, posta- és csomagszállításra. Három mótorja van: a két szélső egymagasságban van, a középső a vezető-fülke fölött van elhelyezve és pedig Junkers Jumo 205-ös. Kiváló katonai gép ez, a német légierőknél bombavetésre, távolfelderítésre, vagy partvédelemre használják, igen szép sikerrel. Három forgatható géppuskatornya van, hatótávolsága 2500 km, 6500 liter fűtőanyagot vihet magával. Szárazföldről is elindulhat katapult segítségével. A kísérletek igen szép eredményre vezettek ennél a gépnél. Ezen felbuzdulva a német légiforgalmi vállalat, a Lufthansa megbízást adott a gyárnak egy nagy tengeri repülőgép



Ha 140



Ha 142

tervezésére 5000 km hatósugárral. A gyár vezetője, dr. Vogt készített egy új nagy tengeri repülőgépet négy mótorral, ez a HA 139-es posta- és csomagszállításra használható fel. Mótorja négy Junkers Jumo 205-ös összesen 2400 lóerővel, a gép súlya 17.500 kg. Ezek a gépek több utat tettek meg Európa és Észak-Amerika, Dél-Amerika között, 1937 nyarán és 1938 tavaszán, összesen negyvenet. A tapasztalatok alapján átalakították és egy újabb nagyteljesítményű gépet készítettek, a HA 139 B-t. A sebessége és hatótávolsága nagyobb, ennek a gépnek a szárnyelhelyezése és alakja, továbbá a hátsó kormányszerkezete különbözik az előbbi HA 139-től.

A következő gép, amelyet szintén dr. Vogt tervezett, a Blohm és Voss BV 142-es. Nagy, négymotoros szárazföldi posta- és teherszállító gép, mótorja BMW 132-es, egyenként 880 lóerővel, a 139 B-nek testvérgépe szárazföldi változatban. A következő lépés ismét egy újfajta vízigép szerkesztése volt. Ez a kétmótoros HA 140-es egyébként legnagyszerűbb gépe a gyárnak. Katonai feladatok elvégzésére igen alkalmas, közel- és távolfelderítésre, torpedóvetésre és bombázásra. Az ellenállás csökkentése céljából a két úszócsónakja egy keskeny csőszerkezettel van megerősítve a gép szárnyához. A törzs orrában van a forgatható géppuskatorony, mögötte a pilótaülések, a műszerek, továbbá a gép hátsó részén az ikergéppuskával a másik géppuskatorony. Két darab BMW 132-es csillagmótorja van, egyenként 800 lóerővel, amelyek a gépnek 320 km-es óránkénti maximális sebességet adnak. A gép súlya egyébként bombaterhelés nélkül 8500 kg.

Ezeknél a repülőgépeknél megtaláljuk azokat a különleges újításokat és találmányokat, amelyeket a Blohm és Voss-gyár alkalmazott először. 1934-től 1938-ig ilyen lépésben haladt a fejlődés útján Németország egyik legnagyobb, világhírű repülőgép- és hajógyára, a Blohm és Voss.

Részben ennek a gyárnak köszönhető az, hogy a mostani háborúban a német birodalom légi hadereje minden téren megmutathatja kiválóságát és fölényét ellenségeivel szemben az európai légtérben.

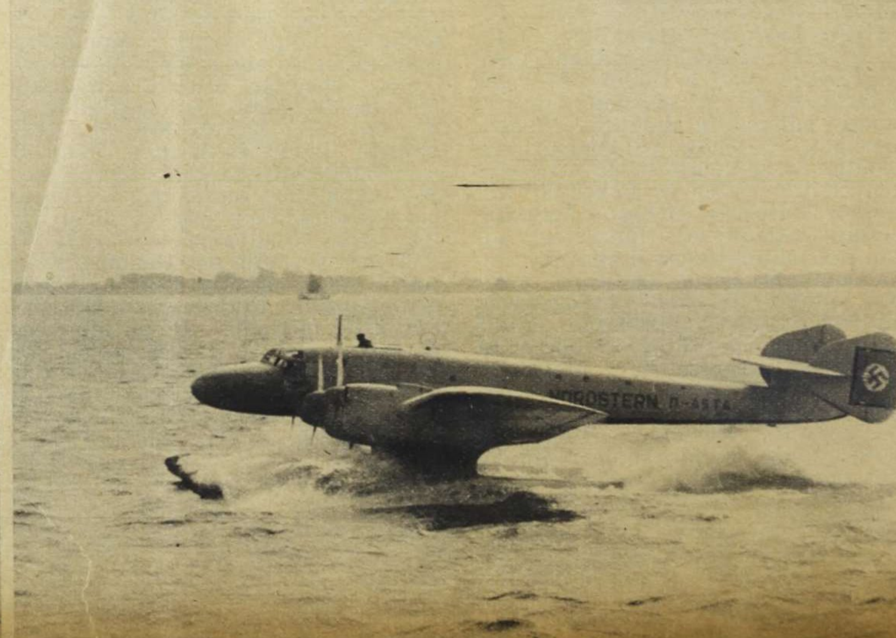
A Blohm és Voss-gyár repülőgéptípusainak fontosabb adatai a következők:

Géptípus	Motor-szám	Motortípus	Motor telj. HP.	Legnagyobb seb. km/óra	Hatótáv	Hossz	Fesztáv
HA 136	1	Bramo SH 14 A	160	260	—	5.5	6.6
		Argus 8					
HA 137	1	BMW 132 A	650	330	580	9.47	11.15
		Jumo 210	600				
BV 138	3	Jumo 205	2100	300	2500	20.—	27.—
HA 139	4	Jumo 205	2400	315	5000	19.50	27.—
HA 139 B	4	Jumo 205	2100	325	6000	19.65	29.50
HA 140	2	BMW 132	1600	320	2500	16.80	22.—
BV 142	4	BMW 132	3520	400	3600	19.7	29.50

Adalbert v. Bujk

BV 138





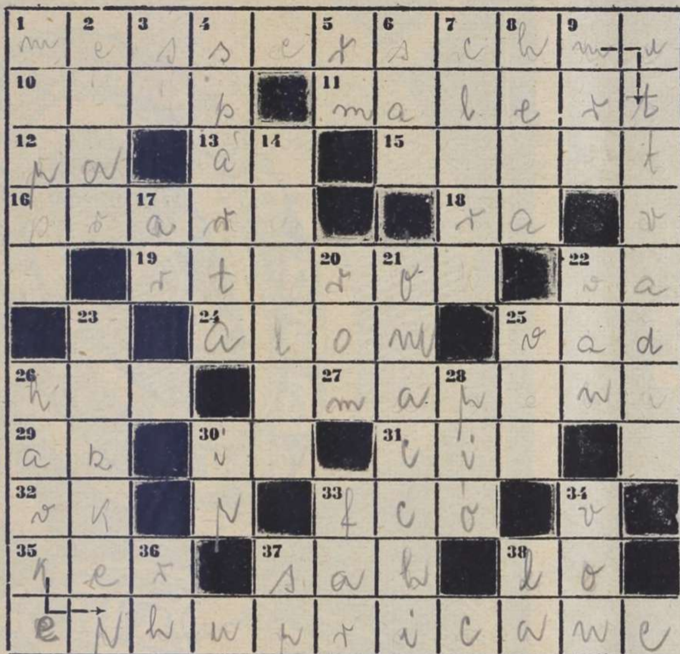
H 139b teljes gázzal indul

Rejtvényversenyünk

A versenyben minden régi és új előfizető — tehát az is, aki most fizet elő lapunkra — résztvehet. A rejtvények helyes megfejtését lapunk IV. évfolyamának 8. (május 1-i) számában egyszerre közöljük. A sorsolást június hó első napjain tartjuk. A sorsolás eredményét lapunk IV. évfolyamának 13. (június 15-i) számában közöljük. Megfejtéseket egyszerre, éspedig az utolsó rejtvény közlése után, de legkésőbb április hó 30-ig kell címünkre beküldeni. Felesleges tehát a megfejtéseket esetről-esetre, külön-külön beküldeni. A versenyben csak az vehet részt, aki legalább öt rejtvényt helyesen fejt meg.

2. számú rejtvényünk

Beküldte: ifj. Visnity István, Sátoraljaujhely.



Vízszintes sorok: 1. A leggyorsabb hadigép. — 10. »Pogány« eleje (betűi keverve). — 11. Magyar légiforgalmi vállalat. — 12. Rak eleje. — 13. A földműves igéje. — 15. Francia forradalmár. — 16. Kiváló franciául. — 18. R. A. — 19. Mártirok vége. — 22. Vas eleje. — 24. Állat alatt van. — 25. Szelíd ellentéte. — 26. Kérdőszó. — 27. A kenti hercegné. — 29. AAAAAAAA. — 30. Kötőszó. — 31. Női becenév. — 32. W. K. — 33. F. a kobalt vegyjele. — 34. Víz mássalhangzói. — 35. Kerület rövidítése. 37. Perzsa uralkodó. — 38. Háziállat.

Függőleges sorok: 1. Francia repülőgéptípus. — 2. Handley....... (betűi keverve). — 3. Vissza, vízszintes 13. — 4. Régi görög állam. — 5. Rém mássalhangzói. — 6. Angol férfinév. — 7. Híres amerikai filmszínész keresztneve. — 8. A szerelem istennője. — 9. Mar, betűi keverve. — 14. Forma. — 17. Arc eleje. — 20. Összedőlt épület. — 21. Oxigén vegyjele + olasz repülőgéptípus. — 22. Létezik. — 23. Holland repülőgéptervező volt. — 25. Út olaszul. — 26. Angol vadász. — 28. ..... de Janeiro. — 30. Papírra vet. — 33. Vissza: Angol királyi légierők. — 34. Húz. — 36. Vissza: húr mássalhangzói. — 37. Sár mássalhangzói. — 38. L. A.

Beküldendő a fenti figyelmeztetés szerint a vízszintes 1-ső sor.

A REJTVÉNYVERSENY DÍJAI:

A Magyar Szárnyak díjai:

1. Kerékpár.
2. Rádió.
3. Ezüst szivarkaszelence
4. Ezüst gyermekétkészlet.

5—14. Egy-egy 10 pengős készpénzdíj.
15—65. Egy-egy töltőtollkészlet.
66—167. Egy-egy egészéves előfizetés.

Sebesfi fotószaküzlet (Krisztina-körút 61.) díja:
168. Fényképezőgép.

Koestlin L. és Társa Rt. díjai:
169—180. Egy-egy doboz elsőrangú bonbon.

Hunnia gyógyszertár díjai:
181—192. Egy-egy darab Leton arcápolószappan.

Cadeau Csokoládégyár Rt. díjai:
193—214. Egy-egy doboz csokoládédesszert.

Piatnik Kártyagyár Rt. díjai:
215—226. Egy-egy csomag kártya.

Irgang drogéria díjai:
227—238. Egy-egy üveg kölnivíz.

Janina Rt. díjai:
239—250. Négy-négy doboz Senator Celofilter cigarettahüvely.

Szövetkezeti bolt díjai:
251—256. Egy-egy hamutartó.

Sommer fotóüzlet díja:
257. Egy Week-end fényképezőgép.

Corvin Áruház díja:
258. Egy körző-készlet.
259. Egy karóra.

Schulz fémárugyár díja:
260. Egy alpacca serleg.

A Magyar Szárnyak újabb díjai:
261. Egy tangóharmonika.
262. Egy jóminőségű iskolahegedű.
263. Egy bendzsó.

Molnár és Moser díjai:
264—268. Egy-egy nagyüveg kölnivíz.

Dreher—Haggenmacher díjai:
269—274. Egy-egy nagy doboz csokoládédesszert.

A díjak felsorolását jövő számunkban folytatjuk.

Felelős szerkesztő és kiadó
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer,

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 10 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VIII., Üllői-út 12. sz. Telefon: 137—108. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

Kéziratokat és fényképeket nem tartunk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

Díjnyertes regényünket következő számunkban kezdjük.



egyaránt szolgálja a repülés ügyét az INTAVA szervezet. Bármely repülőtéren pontosan ugyanabban a minőségben kapja az INTAVA repülőbenzint vagy INTAVA repülőolajat.

Az INTAVA szervezet legfontosabb elvei: állandóan azonos kiváló minőség, megbizhatóság, pontos és gyors kiszolgálás.

VACUUM OIL COMPANY R. T. BUDAPEST
az INTAVA organizáció tagja.

INTAVA

NEMZETKÖZI REPÜLÉSÜGYI SZOLGÁLAT



Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. nyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.